

# Froilan

LA REVISTA DEL FERRARI CLUB ARGENTINO



**ULYSSE NARDIN**  
 SINCE 1846  LE LOCLE - SUISSE



## EXECUTIVE DUAL TIME

MOVIMIENTO AUTOMÁTICO CON SISTEMA DE CAMBIO RÁPIDO DE HUSO

HORARIO E INDICACIÓN PERMANENTE DEL HORARIO DOMESTICO.

CAJA DE ORO ROSA 18 K CON BISEL Y PULSADORES EN CERÁMICA.

RESISTENTE AL AGUA A 100 M. CORREA DE CAUCHO EXCLUSIVA.



**CHRONOSBA**

EXQUISITE TIMEPIECES & JEWELLERY

[WWW.ULYSSE-NARDIN.COM](http://WWW.ULYSSE-NARDIN.COM)

FLORIDA 1046 | C.A.B.A. | ARGENTINA | (54 11) 4312 6073 | (54 11) 4312 6075  
 TORTUGAS OPEN MALL LOCAL 13 | B.S.A.S. | ARGENTINA | (54 11) 5544 4689 | (54 3327) 42 4255

[INFO@CHRONOSBA.COM](mailto:INFO@CHRONOSBA.COM) | [WWW.CHRONOSBA.COM](http://WWW.CHRONOSBA.COM)





## EL HOMENAJE AL ÍDOLO ETERNO

**L**a última edición de nuestra revista fue dedicada casi íntegramente a la persona que dio precisamente dio nombre a esta publicación, José Froilán González. No era para menos; 60 años se cumplieron de aquella hazaña en Silverstone, que significó el primer triunfo para Ferrari en la Fórmula 1. Afortunadamente, los homenajes y reconocimientos para hacia *Pepe* no terminaron ahí. Fueron y continúan siendo muchos más. Y de todo tipo.

Obviamente, el Ferrari Club Argentino no podía dejar de organizar algo en honor a Froilán, que además de ser su alma máter es su presidente honorario. Por eso, se realizó una gran comida en el edificio del Automóvil Club Argentino, donde todos aprovecharon para homenajearlo y estar cerca del ídolo. Luego fue el turno de un reconocimiento oficial en el Museo Evita, donde se destinó un sector del mismo para realizar un recorrido por la carrera del *Cabezón*, desde sus años en Arrecifes. Pero lo mejor está aún por venir.

Para el 22 de octubre está previsto realizar un festejo a todo color –rojo, claro- en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. De la mano del Ferrari Club Argentino y las autoridades del Gálvez, junto con un número importante de sponsors, el gran Froilán contará con el homenaje tan soñado: en una pista, manejando su antigua Ferrari, y rodeado de decenas de *Cavallinos* y cientos de amigos. Como él se lo merece. ¡Ah, no nos queríamos olvidar! Queremos aprovechar para felicitar al gran *Pepe* y desearle un muy feliz cumpleaños, a sus jóvenes 89 años. ¡Salud, campeón! ¡Y a cargar las baterías, que se vienen muchas emociones!

Lucas Argüelles, Editor.



# personal**black**



## HTC DESIRE

Exclusivo con Personal

### NUEVO!

Micro SD 8 GB

Procesador 1 GHz

Pantalla táctil de 3.7"

Cámara de 5 MPX y flash

Graba y reproduce video



**HTC**  
**SENSE**

Que brinda una experiencia  
de uso sencilla, amigable,  
natural y personalizable.

# \$199

PLAN TODO  
INCLUIDO BLACK<sup>(a)</sup>

PRECIO FINAL POR MES

- LLAMADAS NACIONALES E INTERNACIONALES  
A TODOS LOS PAÍSES DE AMÉRICA A PRECIO DE  
UNA LLAMADA LOCAL<sup>(c)</sup>
- 10 NÚMEROS GRATIS • 500 MINUTOS LIBRES • 250 SMS

Si tenés una pyme o negocio, consultá por el  
Plan Todo Incluido Black para Empresas.

## BENEFICIOS EXCLUSIVOS

- 50% dto. en la próxima renovación de tu equipo
- Servicio Wi-Fi Global gratis<sup>(d)</sup>

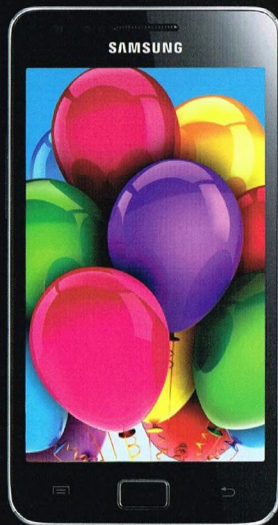
• ATENCIÓN EXCLUSIVA Y ASESORAMIENTO  
ESPECIALIZADO EN EQUIPOS Y SERVICIOS INTELIGENTES

## cada persona es un mundo<sup>®</sup>

PROMOCIÓN DE ALCANCE NACIONAL, PARA ALTAS Y CAMBIOS DE TERMINAL. PRECIO SUJETO A MODIFICACIÓN SEGÚN CONDICIÓN COMERCIAL DE TELECOM PERSONAL S.A. (A) INCLUYE: 250 MINUTOS DE VOZ DESTINO PERSONAL Y 250 MINUTOS A CUALQUIER DESTINO LOCAL, 250 SMS Y 250 MMS (EXCLUYEN PREMIUM, INTERNACIONALES O A FLUJO); NAVEGACIÓN DE DATOS LIMITADA SIN CARGO (EN 2 GB SE REDUCE LA VELOCIDAD A 1 Kbps) Y 10 NÚMEROS PERSONAL SIN CARGO. (B) FUERTE SERVICIO UN DESTINO DE TELEFONÍA FUA DE CUALQUIER PRESTADORA. CAMBIO DEL A LOS NÚMEROS TELEFONOS: CADA 30 DÍAS, CON CARGO DE \$5 POR CADA UNO. A TRAVÉS DEL "BLACK (25229) MINUTO AIRE EXCEDENTE: \$0.57, SMS EXCEDENTE: \$0.33 Y MMS EXCEDENTE: \$0.95. PRECIOS FINALES. (C) PARA ACTIVAR SE DEBE COMPLETAR EL PLAZO CONTRACTUAL DE 18 MESES A PARTIR DEL ALTA DEL PLAN TODO INCLUIDO BLACK. STOCK 1000 UNIDADES DE CADA EQUIPO. ORIGEN CHINA Y TIERRA DEL FUEGO. (D) VIGENTE HASTA EL 27/10/2011. EXCLUSIVO PARA LAS LLAMADAS INTERNACIONALES DESDE ARGENTINA.



# Navegación ilimitada



## Samsung GALAXY S II

Procesador Dual Core 1.2 GHz

Memoria interna 16 GB

Android 2.3 con interfaz TouchWiz 4.0

Pantalla de táctil 4.3"

Cámara de 8.0 MPX (flash y zoom digital)

Graba y reproduce vídeo Full HD



Color Intenso  
Veloz  
Ultra delgado



Adquilo en **\*BLACK**, Puntos de Venta y en **personal.com.ar**

## Personal

HASTA 20% DE DESCUENTO Y 24 CUOTAS SIN INTERÉS

MANIFIESTACIÓN DE URUGUAY, ECUADOR, CANADÁ, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, MÉXICO, PANAMÁ, PARAGUAY, PERÚ Y VENEZUELA, LAS CUALES SERÁN BONIFICADAS. SE ABONARÁ SÓLO EL CARGO MINUTO APT. CORRESPONDIENTE AL PLAN. DICHO CARGO SE DESCONTARÁ DE LAS UNIDADES LIBRES DEL PLAN O SE COBRARÁ A VALOR DEL MINUTO EXCEDENTE, SEGÚN CORRESPONDA. NO VÁLIDO DESDE INTERNET. NO INCLUYE EL CARGO DE AIR LOCAL NI LA LARGA DISTANCIA NACIONAL. (D) PERMITE EL ACCESO WI FI EN TODOS LOS HOTSPOTS DONDE EL PROVEEDOR VOX POSEE COBERTURA WI FI. EL INICIO ES SIN CARGO. SUJETO A CONDICIONES COMERCIALES VIGENTES DE TELECOM PERSONAL S.A. CONTAR CON DISPOSITIVO DE ACCESO WI FI. CONSULTA COBERTURA Y CONDICIONES EN WWW.PERSONAL.COM.AR. GOOGLE, ANDROID Y GOOGLE MAPS NAVIGATION SON MARCAS REGISTRADAS DE GOOGLE INC. TELECOM PERSONAL S.A., ALICIA M. DE JUSTO 50, CABA., CUIT: 30-67818644-5.



# DÉCOLLETÉ

Shoe Boutique  
Av. Quintana 229 - Recoleta, Buenos Aires  
[www.decollete.com.ar](http://www.decollete.com.ar)





# Froilán

LA REVISTA DEL FERRARI CLUB ARGENTINO

- 03 - EDITORIAL
- 07 - SUMARIO
- 08 - BREVES
- 10 - PEPE, RECONOCIDO POR EL MUSEO EVITA
- 12 - UNA FERRARI DE PEPE EN INGLATERRA
- 14 - CAVALLINO GRAN TURISMO: EL NORTE ARGENTINO SE VISTió DE ROSSO
- 18 - INTERNATIONAL GT OPEN:  
COCHITO PERDIó TERRENO Y FUE SUPERADO EN EL CAMPEONATO.
- 20 - FóRMULA 1: SEBASTIÁN VETTEL ACARICIA EL TÍTULO
- 24 - A 60 AÑOS DE LA HAZAÑA:  
EL HOMENAJE DEL FCA A JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ
- 30 - A 60 AÑOS DE LA HAZAÑA: LOS FESTEJOS EN SILVERSTONE
- 32 - PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE: GTO PARADISO
- 40 - PRESENTACIÓN FERRARI 458 SPIDER: A CIELO ABIERTO
- 44 - LOS CLÁSICOS: FERRARI 250 TR, LA FERRARI DEL DIABLO
- 50 - LA HISTORIA: DE ARRECIFES A MARANELLO
- 56 - FERRARI 340-375 MM:  
DE LE MANS Y LA PANAMERICANA A LAS SIERRAS CORDOBESAS
- 62 - INFORME: LOS 5 FóRMULA 1 MÁS LINDOS DE LA HISTORIA



## El tributo de Ferrari a la Targa Florio tuvo sabor argentino

Luego del gran éxito que supuso el Ferrari Tribute a las 1000 Miglia, Ferrari decidió programar este año otro evento similar al calendario: la Targa Florio, una de las competencias con mayo historia del automovilismo italiano.

Recorriendo los caminos de la isla de Sicilia

durante tres días, las 45 Ferrari, clásicas y modernas, acompañaron al séquito, envuelto en un marco espectacular. Pero lo más gratificante de todo, es que un argentino, Carlos López y su mujer María Eugenia, se impusieron en la categoría histórica, con una 250 GT. ¡Felicitaciones! ■

## No a los eléctricos, sí a los híbridos

Es sabido por todos que Ferrari no profesa particular aprecio por los deportivos eléctricos. Es casi una cuestión de principios, pero también de técnica. Hoy por hoy el costo, el peso y la capacidad de las baterías hacen imposible la creación de un deportivo que pueda llevar al Cavallino en su capó.

"Nunca verán una Ferrari eléctrica, porque no creo en los coches eléctricos. No creo que representen una mejora importante en cuanto a contaminación, CO<sub>2</sub> o medio ambiente. Pero estamos trabajando muy, muy duro en el Ferrari híbrido. Este debería ser el futuro, y espero que en un par de años puedan verlo."

Clarito, ¿no? ■



## El placer de manejar la F150 en casa

cuestión se segundos.

El nuevo volante incorpora un frontal de metal reforzado y cepillado que garantiza una inercia y solidez óptimas. Además, incorpora levas de cambio secuenciales tipo F1 Push & Pull de metal cepillado fijadas directamente al volante, así como agarres con textura de goma. El amplio equipamiento

incorporado (ruedas giratorias, interruptores y botones de acción) es de calidad profesional, para que cada piloto pueda hacer ajustes de precisión según su propio estilo de carrera y las condiciones del circuito. El volante de carreras ofrece dos interruptores codificados giratorios (que permiten

la optimización directa en carrera de los ajustes del coche), ocho botones pulsadores (con un detentor dual de 6,5 N de presión), tres interruptores metálicos de 4,5 N que ofrecen 3 posiciones y una función de centrado automático, dos D-Pads de 8 direcciones y 2,5 N y dos levas de cambio arriba/abajo.

Más real, imposible. ■



La reconocida marca Thustmaster ha sacado a la venta un modelo de volante para los juegos de PC y PS3 llamado Ferrari F1 Wheel Add-On, que es una réplica desmontable y a tamaño real del volante de carreras que equipa el Ferrari 150° Italia. Está diseñado para fijarlo a la base del volante T500 RS en





## La veloz policía colombiana

Hace cuatro años, el narcotraficante colombiano Luis Hernando Gómez Bustamante, alias "Rasputín" fue detenido en Cuba y extraditado a Estados Unidos. Entre sus bienes decomisados se encuentra una Ferrari 348 GTS de 1991, que solo tiene 800 kilómetros y valorada en un precio de 150.000 dólares. El auto pasó a manos del estado.

La decisión de transformar el deportivo para la utilización de la Policía fue tomada tras los fallidos intentos de subastarlo. Esta no es la primera vez que un vehículo de alta gama acaba en el parque móvil de la Policía colombiana. En Panamá, un Lamborghini fue confiscado al colombiano David Murcia, y también fue convertido en coche de policía como campaña contra la droga. ■



## Una F430 forrada en cuero

Hemos visto transformar distintos modelos de Ferrari en casi todas sus formas y colores. Pero nunca algo así. Los preparadores de la firma DARTZ, que ya han melido mano en varios modelos de Ferrari, esta vez se encargaron de forrar en cuero negro a una F430. Puede gustar o no, pero hay que reconocer que el trabajo es de gran calidad y que debe haber llevado unas cuantas horas de producción. ■



## La única Ferrari cuatro puertas, a la venta

El Ferrari Pinin fue un concept car creado por Pininfarina para soñar cómo podría ser una Ferrari de cuatro puertas para ejecutivos pudientes, ideada para competir, entre otras marcas, con los Jaguar. Creada en 1980, nunca pasó de la etapa de modelo conceptual. Sin embargo, se encuentra a la venta, al módico precio de un millón doscientos mil euros, para el único cuatro puertas "oficialmente" producido por Ferrari, más allá de los pedidos realizados para el sultán de Brunei. Quizás ahora podría competir con algún Porsche Panamera o Aston Martin Rapide... ■

## San Luis recibió al CAS en un fin de semana a puro motor

Durante el primer fin de semana de octubre se llevó a cabo la primera edición del Festival de Autos Sport organizada por el Club de Automóviles Sport, en el circuito semipermanente de Potrero de Los Funes.

Allí, con el apoyo del gobierno de San Luis, se contó más de 100 autos y tripulaciones, 45 de ellas provenientes de Chile, transformándose así en el primer certamen internacional de Autos Sport-Históricos bajo la modalidad de carreras de velocidad y Endurance de carácter amateur. Todo esto, en un trazado de los más modernos del país, como es el de Potrero de Los Funes, con homologación internacional FIA Grado 2, y con una extensión de 6270 metros.

Hubo actividad tanto sábado como domingo. Los aficionados pudieron ver en acción autos de distintas épocas. En las categorías de Gran Turismo CAS y GT Bitacura se destacaron los Alfa Romeo Giulia Sprint y Spider, Giulietta Sprint y Spider y la Alfaletta GT, también distintos modelos de BMW, Fiat y Ford (sobresaliendo de esta marca los Escort Mk1 y Mk II), Lancia Fulvia y Porsche 912, entre otros. ■



## Se va asomando el sucesor de la 599

Ferrari está desarrollando un nuevo modelo, con las intenciones de reemplazar a la exitosa 599 GTB, pensado para ser lanzado a mediados de año próximo. El auto ya habría iniciado las pruebas en climas cálidos, y se apunta a que esté listo para el Salón de Ginebra. El F152, aún enmascarado en un 599 GTD para distraer a los curiosos, ya estuvo girando en reiteradas ocasiones en el circuito de Fiorano y estará equipado con un motor V12 de 6.3 litros y más de 700 caballos, embriados por una transmisión de doble embrague y siete marchas. ■



# FROILÁN, RECONOCIDO POR EL MUSEO EVITA



**E**ste 2011 continúa siendo un año de reconocimientos y homenajes para el gran *Pepe*.

Y no es para menos, ¡60 años de semejante suceso es algo para recordar y festejar!

En esta oportunidad, la organización del Museo Evita, ubicado en la calle Lafinur 2988 del barrio de Palermo de la Capital Federal, decidió destinar uno de sus salones a la confección de un museo y recorrido fotográfico dedicado especialmente a Froilán González. Allí se pueden encontrar imágenes de la carrera de *Pepe*, trofeos, y hasta una cupé Chevrolet con la que el *Cabezón* corrió la Buenos Aires-Caracas.

Mucha gente concurrió al lugar, presidido por Cristina Álvarez Rodríguez, en un evento que fue organizado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y la Asociación Argentina de Volantes. Es por ello que allí estuvieron sus máximas autoridades, el Gobernador Daniel Scioli y el ex piloto Juan María Traverso. También estuvieron por allí socios y parte de la comisión del Ferrari Club Argentino, Gabriel Furlán, Carlos Marincovich y muchas más gente cercana al automovilismo y a *Pepe*.

Como siempre, a la hora de dirigir la palabra, Froilán encandiló a todos con su calidez, y hasta se hizo tiempo para contar un par de anécdotas con Evita y Perón, a quienes era muy cercano. "Este es un día muy lindo para mí, me pone muy feliz tanto reconocimiento. Como siempre digo, me ayuda a recargar la batería.", comentó *Pepe* emocionado, bajo la mirada de su mujer Elenita. Otro homenaje, en un año especial, para el gran Froilán. ■







*Howard Johnson®*

Lo esperamos con la calidez, la hospitalidad  
y el profesionalismo que usted se merece

la cadena  
con **más** hoteles en  
**Argentina**

Congreso • Plaza San Martín • Recoleta • Palermo • Pilar • Campana • Brandsen • San Pedro Marinas  
San Pedro Centro • Zapala • Ramallo • Rosario • Paraná • Villa María • Río Cuarto • Almagro  
Córdoba Capital • Alta Gracia • Río Ceballos • Villa Gral. Belgrano • Mina Clavero • Villa de Merlo  
Ituzaingó (Corrientes) • Formosa • Chilecito • Rosario de la Frontera • Jujuy • Calafate

Central de Reservas: 0810 - 122 - HoJo (4656)  
[reservas@hojoar.com](mailto:reservas@hojoar.com) | [www.hojoar.com](http://www.hojoar.com)



# UNA FERRARI DE PEPE EN INGLATERRA

A veces el estado de alerta de la mente humana lo lleva a uno a encontrar cosas que no hubiera imaginado. Es el caso de este monopostrero que esperaba en secreto nuestra visita para darnos una linda sorpresa.

Por Cristián Bertsch

La vida te da sorpresas, sorpresas te da la vida" sonó en mi cabeza instantáneamente. Por esas cosas del destino tuve que viajar a Inglaterra y suerte me llevó a un taller que se ubica en Long Buckby, un pequeño pueblito en la afueras de Londres. Al llegar no me llamó la atención la 250 GTO que estaba sobre un elevador para ocupar menos espacio sino un pequeño monopostrero rojo. No porque la GTO no me atraiga sino porque el auto de fórmula tenía algo especial. Mirándolo en detalle se pueden ver dos calcomanías en los costados que quedaron de alguna participación en Goodwood. Uno era el número 500 y otro el 625. Estaba sin dudas, frente a una Ferrari F2 nacida con un cuatro cilindros de dos litros y luego con un dos litros y medio. Le pregunté por el auto al mecánico a cargo, Martin Greaves, quien me respondió en inglés que el auto había sido corrido por José Froilán González en Sudamérica, más precisamente Argentina. Inmediatamente pedí permiso para tomar fotografías y empecé a mirarlo en detalle. Lo primero que llama la atención son las tres chapitas con número de chasis diferente que tiene soldadas sobre una pieza a la izquierda del asiento. Esto indica sus tres diferentes identidades en distintos momentos de su evolución como auto de carrera. Concretamente eso nos dice que nació como Ferrari 500 F2, para competir en la fórmula hasta dos litros. Es muy difícil

poder establecer el palmarés deportivo de estos autos ya que como toda máquina de carrera lo que importa es andar lo más rápido posible y no el registro de datos para hacernos la vida más fácil a quienes investigamos sobre ellos. Pero podemos saber que en 1952 participó como auto oficial de la Scuderia Ferrari en la Fórmula hasta dos litros y que luego en 1954 fue llevado a 625 para cambiario de categoría. Aparentemente en 1957 podría haber sido corrida por el inglés Peter Whitehead, y luego, eso se sabe con relativa seguridad, fue embarcada hacia Argentina para ser recibida por José Froilán González que la utilizó para correr localmente. Luego de su carrera deportiva el auto pasó al olvido como en la gran mayoría de los casos hasta ser vendido al exterior donde fue restaurado a su configuración original de monopostrero oficial de la Scuderia Ferrari. Su estado es excelente porque combina la manera en que queda un auto restaurado, con los pequeños detalles que le van apareciendo cuando se usa, y más particularmente un auto de carrera monopostrero como es el caso. La pintura no está perfecta, el asiento levemente gastado y algunas piezas con leves transpiraciones de aceite que nos dicen algo muy claro: el auto está vivo. Tal vez no pueda darse la oportunidad de volver a reunir piloto y máquina, pero al menos les acercamos esta nota para que lo puedan hacer a través de Froilán. ■







# CHRONOSBA

EXQUISITE TIMEPIECES & JEWELLERY



AP  
AUDEMARS PIGUET  
Le Maître de l'Horlogerie depuis 1875

BAUME & MERCIER  
GENÈVE  
OROLOGIERI DAL 1830

Bell & Ross  
TIME INSTRUMENTS

BREITLING  
TIME

BVLGARI

Cartier

Chopard

CORUM  
GENÈVE

Dior

GP  
GIRARD-PERREGAUX

Glashütte  
ORIGINAL

HAMILTON  
THE COUNTRY OF SWISS WATCHES

HUBLOT  
GENÈVE

JAEGER-LECOULTRE

LINDE WERDELIN  
WATCHES & INSTRUMENTS

LONGINES  
SWISS

MONT  
BLANC

MOVADO  
THE ART OF TIME

OMEGA

ORIS  
Swiss Made Watches  
Since 1904

PIAGET

PIANEGONDA

RADO  
SWITZERLAND

RAYMOND WEIL  
GENÈVE

KUBIK®  
GENÈVE

TAG Heuer  
SWISS MADE SINCE 1860

TechnoMarine

ULYSSE NARDIN  
SWISS MADE SINCE 1846

VICTORINOX  
SWISS ARMY

ZENITH  
SWISS MADE SINCE 1859

FLORIDA 1045 | C.A.B.A. | ARGENTINA | (54 11) 4312 6073 | (54 11) 4312 6075

TORTUGAS OPEN MALL LOCAL 13 | B.S.A.S. | ARGENTINA | (54 11) 5544 4689 | (54 3327) 42 4255

INFO@CHRONOSBA.COM | WWW.CHRONOSBA.COM



CAVALLINO GRAN TURISMO

# EL NORTE ARGENTINO SE VISTIÓ DE ROSSO

Luego de la primera experiencia en las bodegas de Mendoza, los socios del FCA decidieron repetir la aventura, esta vez, en las provincias de Salta y Jujuy.



Muchas veces hicimos mención a la pasión que despierta la marca Ferrari en todos los rincones del planeta. El tener la posibilidad de ver a

varios de los modelos de Maranello juntos, es una posibilidad poco frecuente, pero inolvidable para quien tenga ese privilegio. Y la imagen es aún más impactante cuando se

está rodeado por un marco imponente, de los tantos que presenta el territorio argentino.

Luego de una primera y satisfactoria edición que tuvo lugar en la provincia

de Mendoza, donde se recorrieron varias afamadas bodegas, en esta oportunidad, el Cavallino Gran Turismo y su director Andrés Canet, organizaron un recorrido por las





provincias de Jujuy y Salta, provincias que ofrecen algunos de los paisajes más icónicos de nuestro país, del 15 al 18 de septiembre.

El punto de partida estuvo en la ciudad de

Salta, más precisamente, en el hotel Sheraton, con destino a la zona vitivinícola de Cafayate. Allí, los socios del FCA tuvieron el gusto de almorzar rodeados por los viñedos de la

bodega El Esteco, con las majestuosas montañas de fondo. Desde allí, se enfiló hacia la región de Purmamarca, para luego arribar a un lugar único como las Salinas Grandes a través de la

Cuesta del Lipán. Ver las 599, Testarossa, 308, 430 Scuderia, 550 Maranello, rodeadas de ese paisaje desértico e impactante resultó ser uno de los puntos más altos del viaje. Luego



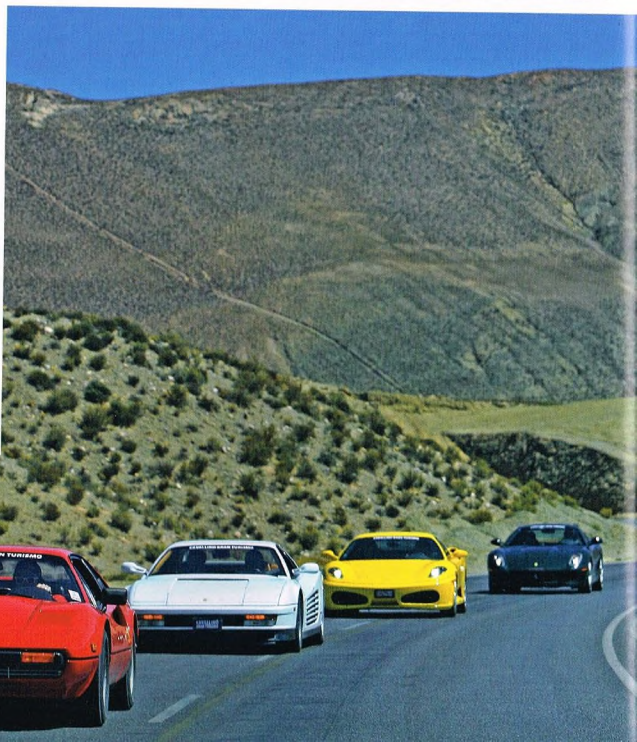
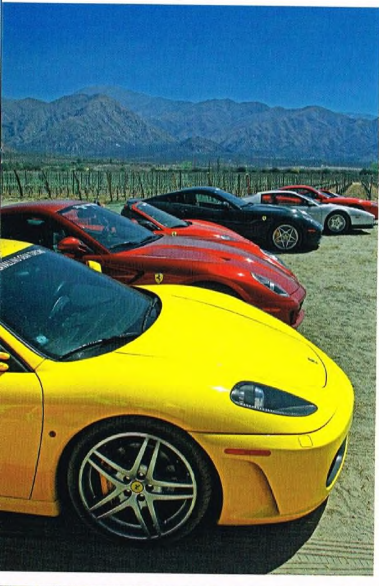


fue momento de partir hacia la ciudad de Jujuy, donde concluyó el recorrido de más de 1000 kilómetros.

El evento contó con el apoyo de la Secretaría de Turismo y Cultura de Salta, y la Secretaría de Turismo de Jujuy. Además, tuvieron participación marcas importantes como Bodega El Esteco, Chronos, Puma y Chronos, entre otras. ■

Fotos: Axel Alexander

Fuente: Cavallino Gran Turismo





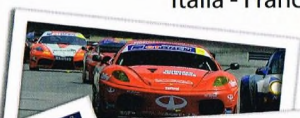
# Juan Manuel "Cochito" López

un deportista argentino que triunfa en el exterior

Arrancando el 2011

3 destinos: 3 podios

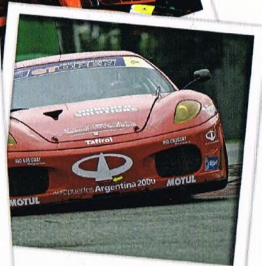
Italia - Francia - Bélgica



*Magny Cours 15-05-11*



*Imola 01-05-11*



*Magny Cours 14-05-11*

Campeón Ibérico 2010 - Categoría GT 2

Sponsoreado por:



Aeropuertos Argentina 2000



VHS  
SPORTS  
Virtual High Speed



INTERNATIONAL GT OPEN

Juan Manuel López

# COCHITO PERDIÓ TERRENO Y FUE SUPERADO EN EL CAMPEONATO

Fueron dos fines de semana lejos de las expectativas del argentino, en Inglaterra y Austria. Apenas sumó un puñado de unidades y ya no es el puntero en la tabla de pilotos. Pero aún quedan varias carreras para remontar y las esperanzas de campeón siguen intactas.



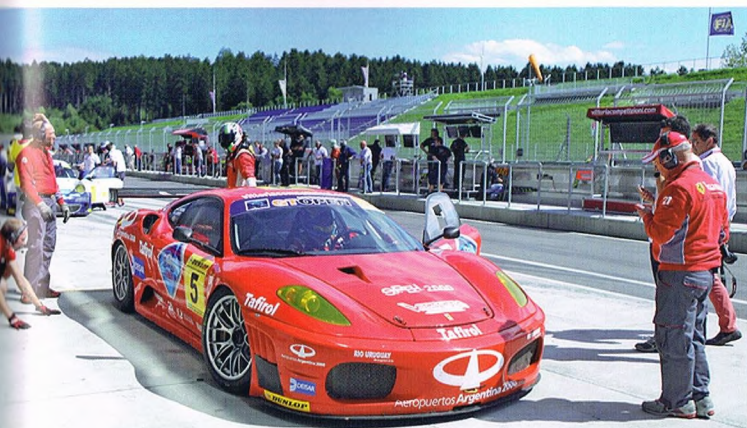
A lo largo del año, Juan Manuel López y su compañero italiano Marco Frezza nos acostumbraron a verlos en lo más alto de cada carrera del International GT Open, o bien cerca de la punta. Durante las primeras tres fechas, con dos carreras por fin de semana, cosecharon una gran serie de tres victorias. Pero la suerte cambió cuando desembarcaron en el circuito inglés de Brands Hatch.

A esta altura del año, López ya contaba con estar a bordo de la nueva F458 GT2. El plan original era arrancar la temporada con el reemplazo de la vieja F430 GT2, sin embargo las preparaciones se fueron retrasando y carrera tras carrera la dupla italo-argentina continuaba participando con el modelo anterior. Tanto en Brands Hatch como en el Red Bull Ring de Austria la historia se repitió, pero la F430 fue perdiendo competitividad y los resultados estuvieron a la vista.

En la primera jornada del fin de semana inglés comenzaron los primeros problemas. La Ferrari no estuvo a punto, debido a problemas en el motor. Se optó por instalar otro propulsor, pero nunca se logró la potencia suficiente, y el auto terminó en la decimoquinta posición, sin sumar puntos. Aún quedaba la carrera del día domingo, en la que partirían desde un retrasado decimotavo puesto. El auto estaba en mejor condiciones que el sábado, pero resultó muy complicado para Frezza y López escalar posiciones. Un toque terminó dejando al equipo fuera de competencia, sin sumar puntos en esta excursión por Inglaterra. Se mantenían al tope de la tabla, pero ya sin la ventaja conseguida en las primeras carreras.

A fines de agosto fue tiempo de viajar al circuito austríaco Red Bull Ring, nuevamente con la F430. La mala racha continuó el sábado, ya que, luego de largar desde la





#### CLASIFICACION PILOTOS GENERAL

1	Soheil Ayari		117
2	Lorenzo Bontempelli		111
3	Stefano Gattuso		111
4	Miguel Ramos		109
5	Juan Manuel López		108
6	Marco Frezza		108
7	Andrea Montermini		100
8	Emanuele Moncini		100
9	Fabio Babinì		96
10	Gianluca Roda		96

tercera posición, Cochito comenzó a tener problemas con la caja de cambios, que se acrecentaron en la segunda parte de la carrera y obligaron al abandono. La dupla Barca/Cecatto y su Porsche se quedaron con la victoria, mientras que el francés Ayari pasaba a ser el nuevo líder del certamen. Pero el domingo volvió la alegría, o al menos parte de ella, ya que pudieron rescatar algunos puntos. Frezza partió desde la sexta posición, y Cochito pudo arribar en la cuarta colocación, sumando así valiosas unidades. "Fue una carrera donde el auto no iba muy rápido, pero igualmente pude mantenerme a un buen ritmo y al final recuperar algunas posiciones."

La mala noticia se supo algunos días después de la competencia en Austria, cuando los pilotos fueron informados de que deberán utilizar la F430 durante el resto del año, ya que la F458 no logrará ser terminada. Más allá de eso, la dupla aún cuenta con chances concretas de quedar en lo más alto del campeonato. Para ello, no deberá resignar más puntos en los tres fines de semana de carrera que quedan en la temporada: Algarve (Portugal), Monza (Italia) y Montmeló (España). ■





# SEBASTIAN VETTEL ACARICIA EL TÍTULO

El alemán estuvo tres carreras sin ganar, y parecía que la lucha se iba a empatear, pero el actual campeón volvió a la victoria y ahora está solo a un paso del bicampeonato.





## CAMPEONATO DE PILOTOS

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Puntos
01	Sebastian Vettel		RBR-Renault	309
02	Jenson Button		McLaren-Mercedes	185
03	Fernando Alonso		Ferrari	184
04	Mark Webber		RBR-Renault	182
05	Lewis Hamilton		McLaren-Mercedes	168
06	Felipe Massa		Ferrari	84
07	Nico Rosberg		Mercedes	62
08	Michael Schumacher		Mercedes	52
09	Vitaly Petrov		Renault	34
10	Nick Heidfeld		Renault	34



**E**l destino parece escrito. Si nada extraño ocurre, Sebastian Vettel, el actual campeón de la máxima categoría conseguirá la última unidad que le falta en algunas de las cinco carreras que faltan y repetirá el título conseguido con Red Bull en 2010.

El joven alemán tuvo una "sequía" de tres carreras sin triunfos, en las que aparecieron la Ferrari de Fernando Alonso, y los McLaren de Lewis Hamilton y Jenson Button. Daba la sensación que el rumbo podía llegar a torcerse, o por lo menos que Vettel no iba a llevarse tan fácil el título. Pero lejos de ello, el Red Bull número uno se quedó con los Grandes Premios de Bélgica, Italia y Singapur, llegando a nueve victorias en la temporada 2011, prácticamente sentenciando así el resultado final.

Por el lado de Ferrari, los resultados fueron dispares. Luego del triunfo en Silverstone, en una fecha emblemática para Ferrari, a 60 años de la primera consagración de la marca a manos de José Froilán Silverstone en ese mismo trazado, parecía encaminarse la cuestión para la Scuderia comandada por Stefano Domenicali. Sin embargo, hasta hoy, ese terminaría siendo la única victoria para Ferrari en la temporada. Luego vendría el GP de Alemania, con una buena performance en el tradicional circuito de Hockenheim: Alonso en el segundo escalón del podio; Felipe Massa, quinto. En Hungría, ambos pilotos clasificarían una posición más abajo, mientras que en Spa continuaría el retroceso, con el español en la cuarta colocación, y el brasileño en la octava. Otro tercer puesto para Alonso en Monza; sexta



## CAMPEONATO DE EQUIPOS

Pos	Equipo	Puntos
01	RBR-Renault	491
02	McLaren-Mercedes	353
03	Ferrari	268
04	Mercedes	114
05	Renault	70
06	Force India-Mercedes	48
07	Sauber-Ferrari	36
08	STR-Ferrari	29
09	Williams-Cosworth	5
10	Lotus-Renault	0
11	HRT-Cosworth	0
12	Virgin-Cosworth	0

ubicación para Massa. Y, por último, en el trazado nocturno de Singapur, terminaría cuarto y noveno, siempre con el asturiano delante.

Estas seis carreras fueron un buen reflejo de las posibilidades de Ferrari en toda la temporada. Quedó en evidencia que la F150 Italia no es un auto para vencer a los McLaren, y mucho menos a los Red Bull. En las manos de Alonso apenas si puede robar algún puesto en el podio, mientras con Massa difícilmente logre clasificar más arriba de la quinta ubicación. Se sabía que los autos no iban a ser tan veloces como los Red Bull, pero luego de la victoria de Silverstone, las esperanzas de limar diferencias con los bólicos azules renacieron. Da la sensación de que Ferrari ya empieza a mirar la temporada 2012, esperando volver a estar prendido en la lucha por el campeonato. Domenicali es el más optimista de todos, y asegura que el del año Ferrari dará que hablar: "Honestamente, creo que el auto de 2012 va a ser sorprendente, porque hemos cambiado la filosofía de diseño. Es completamente distinto a como hemos diseñado coches últimamente. No es una evolución, es algo nuevo, diferente." Esperemos que así sea. ■



# ¡VIAJÁ AL GP DE FÓRMULA 1 EN SAO PAULO!

**4**  
DÍAS

**VIBRÁ CON LA ADRENALINA DE LA FÓRMULA 1**

Aéreo + Todos los Traslados + 3 noches en Hotel Estanzuela Funchal + Entrada para los 2 días del evento (Clasificación y Carrera Fórmula 1 de Sao Paulo)

**Opción 1**

Con entrada en categoría ubicación **M** desde la largada

US\$ **2.761**<sup>(1)</sup>

**Opción 2**


Con entrada en categoría ubicación **A**

US\$ **1.719**<sup>(1)</sup>

**Precios finales ida y vuelta**  
**Única Salida: 25 de Noviembre**



Consulta en:

 **Venta Telefónica**  
0810-9999-526 (LAN)

 **Oficinas**  
**LANTOURS**

**Agencias de Viaje**

**BBVA Francés** **18** cuotas <sup>(2)</sup>  
sin interés

Pago en cuotas sin interés con Tarjeta de Crédito Visa BBVA Francés.

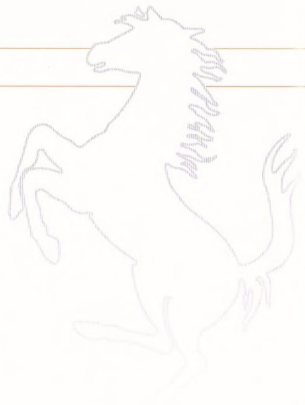
Vuelo operado por LAN Argentina. Aplica para compras realizadas antes del 31/10/11. El precio del aéreo corresponde a la base tarifaria NLESP212. Precio por persona en base doble expresado en dólares estadounidenses. Cupos disponibles: (2) Promoción válida para compras en cuotas realizadas hasta el 31/10/2011 con tarjetas Visa Platinum, Visa Oro, Visa Clásica Internacional y Visa Business emitidas por BBVA Banco Francés. Incluye IVA 21% y gestión de contratación y otorgamiento de cobertura de vida. Tasa Nominal Anual 0,00%. Tasa Efectiva Anual 0,29%. Seguro de Vida: 0,29%. Precios sin impuestos incluidos. BBVA Banco Francés es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República de Argentina cuyos accionistas limitan su responsabilidad por integración de acciones suscritas de acuerdo a la LEY 19.550. Por consiguiente, y en cumplimiento de la LEY 25.738, se informa que ni los accionistas mayoritarios de capital ni los accionistas locales o extranjeros responden, en exceso a la citada integración accionaria, por las obligaciones emergentes de las operaciones concertadas por la entidad financiera LAN ARGENTINA S.A no es responsable por la operatoria de Tarjetas de Crédito.

**Costo Financiero Total (CFT): 3.59%**



# EL DÍA DE FROILÁN

Se cumplieron 60 años del histórico triunfo de Pepe en Silverstone. ¡Y los festejos no se hicieron esperar! Organizado por el Ferrari Club Argentino, y nada menos que en la sede principal del Automóvil Club Argentino, nuestro ídolo tuvo el homenaje que se merece, rodeado de amigos y sorpresas.



Fotos por Ezequiel Sambresqui







El salón del noveno piso del ACA de punta en blanco. O mejor dicho, de punta en rojo. El lugar fue el ideal para recibir al ídolo de Ferrari y toda la gente que se acercó a saludarlo en este día tan importante.



La edición especial de Froilán por el 60° Aniversario de la victoria en Silverstone fue elogiada por todos los concurrentes. Incluso por Cristián Bertschi (*medio*), nuestro periodista principal.



Una de las visitas importantes de la noche fue la de Mauricio Macri, Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que le entregó personalmente un reconocimiento a *Pepe*.



El campeón de Arrecifes rodeado por el periodista *Cacho* González Rouco y el mandamás de FIAT en Argentina, Cristiano Ratazzi.



Un saludo afectuoso con el gran piloto Juan María Traverso, quien le entregó a Pepe un reconocimiento de parte de la Asociación Argentina de Volantes.



Con Lucas Argüelles, editor de *Froilán*, y Axel Hagedorn, Gerente Comercial de Editorial Argentine. Y claro, la Edición Especial 60 Aniversario.







El Salón del ACA en pleno, poco antes de degustar los platos provistos por el catering de Módena. En primer plano, Cochito López, otro de los pilotos presentes esa noche.

*Pepe* con su inseparable Elenita, que lo sigue a todos lados como el Alfa Romeo de Fangio en Silverstone.



La obra maestra de Jorge Ferreyra Basso, subastada entre todos los presentes. La misma revive en una forma única aquel inolvidable 14 de julio de 1951.



La Froilán en buenas manos, las del Flaco Traverso.



Francisco Orden, Presidente del Ferrari Club Argentino, le entrega una plaqueta en reconocimiento a un *ferrarista* de alma como Froilán, Presidente Honorario del Club.



Fue una noche en la *Pepe* recibió muchísimos saludos, homenajes y, claro, regalos. Uno de los más significativos fue la gigantografía de la Edición Especial de la revista que lleva su nombre, entregada por su editor, Lucas Argüelles.



Eduardo Suranyi, presidente de la marca Lumilagro, presentó una edición especial y única de sus termos, conmemorativa por los 60 años del triunfo de Ferrari en Silverstone.



Otro de los productos presentados en este homenaje a Froilán fueron las cajas de vinos realizadas en conjunto entre la bodega Finca Caballero de la Orden y Jorge Ferreyra Basso. Las mismas se realizaron en los colores típicos de Ferrari –rosso corsa y giallo modena– y contenían ejemplares de los vinos que conmemoran dos grandes victorias de Froilán: Silverstone '51 y Le Mans '54. Luego de ser presentadas por Francisco y Marina Orden, varias cajas fueron subastadas entre los presentes.

La afamada casa de relojes suiza Girard Perregaux realizó una edición limitada de tan solo 60 ejemplares del modelo en homenaje a Froilán por el 60º Aniversario. El mismo fue presentado y entregado a *Pepe* por Fernando Stolovas, presidente de Chronos, y una representante de la marca que viajó especialmente desde Suiza para este evento.







- BODEGA Y VINEDOS -  
FINCA DE LA ORDEN

## EDICIÓN 60° ANIVERSARIO - SILVERSTONE 51 -



### JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ 1° VICTORIA de FERRARI en FI

Si sos admirador de Froilán, amante del Automovilismo, fanático de Ferrari, entusiasta del Arte y apasionado por el buen vino, no te lo podés perder!! Se parte de la historia... se parte de Ferrari y de Froilán!!



Caja Aniversario x 6 Botellas  
(con pintura J. Ferreyra Basso)



Caja Aniversario x 2 Botellas  
(con pintura J. Ferreyra Basso)



Caja x 6 Vino Silverstone 51



Caja x 6 Espumante Le Mans 54

Para adquirir las cajas llamanos al **(+5411) 4711-7375**, ó escribinos a los siguientes e-mails: [ferrari.club.argentino@gmail.com](mailto:ferrari.club.argentino@gmail.com) - [info@fincadelaorden.com.ar](mailto:info@fincadelaorden.com.ar)



# LA MAGIA DE PEPE VOLVIO A SILVERSTONE, 60 AÑOS DESPUÉS

El aniversario de los 60 años de la victoria de Froilán González con Ferrari tuvo resonancia en todo el mundo, y la Fórmula 1 no podía estar exenta de los festejos.

**E**n la novena fecha del calendario, la Máxima recaló en Silverstone, trazado en el que Froilán obtuvo el primer triunfo de la historia para la escudería de Don Enzo. La intención primera era que el protagonista, nuestro Pepe, pudiera viajar al mítico circuito y pilotar su querida 375 F1, máquina que lo llevó a lo más alto en aquel 1951, aunque sea unas vueltas antes del comienzo de la carrera. Por cuestiones de salud, Foilán no pudo viajar hasta Inglaterra, pero no por eso se suspendieron los festejos. En su lugar, el elegido fue nada menos que Fernando Alonso, que con su vestimenta y casco actual se subió al bólido antiguo, bajo la atenta mirada de Bernie Ecclestone, mandamás de la Fórmula 1 y dueño de la 375.

Luego de girar un par de vueltas y realizar algunas de aceleradas antes elviteoreo del público, el asuturiano comentó acerca de la experiencia vivida:

"Realmente ha sido muy divertido. Distinto, pero divertido. Este es un coche muy especial y he tenido el privilegio de manejarlo. Tiene un ruido fantástico y es increíble que 60 años atrás se manejara con esa potencia y en esas condiciones. Similar a la nuestra, pero con mucha menos adherencia. Es increíble lo que hacían los pilotos de aquella época."

Pepe no estuvo allí, pero sí lo siguió por televisión, como lo hace todos los domingos que corre su amada Ferrari. ■







# GTO PARADISO

Entre 1962 y 1964 se fabricó un total de 36 Ferrari 250 GTO. Además de estos autos de tres litros de cilindrada, también se contruyó una serie con motor de 4 litros y distancia entre ejes levemente mayor, pero con la misma carrocería que las 250 GTO construidas en 1962 y 1963. Durante el pasado agosto se presentaron en Pebble Beach en ocasión de su Concours d'Elegance, 18 250 GTO, 2 330 GTO y la Sperimentale, su prototipo. Aquí les contamos un poco de la historia de cada una de ellas.

*Por Cristián Bertschi  
Fotos: gentileza Claudio Scalise*



## 2643GT

Este auto conocido como Sperimentale es considerado el prototipo de la GTO. Su chasis proviene de la 250 Passo Corto y su motor es similar al de la GTO. A principios de abril de 1961 entró a Pininfarina donde fue vestida con esta carrocería única, sin el spoiler trasero que luce hoy. En junio de ese año, Fernando Tavano y Giancarlo Baghetti debieron abandonar en las 24 Horas de Le Mans, pero no dejaron de seguir evolucionando el auto, tanto en su mecánica como en su aerodinámica. En 1962 ganó su clase en las 3 Horas de Daytona y volvió a presentarse en Le Mans con Ed Hugus y George Read donde llegaron novenos en la general. Paso por varios dueños y colores hasta que en el 2000 recibió la imagen de su primera presentación en Le Mans.





### 3223GT

Es la primera 250 GTO construida y es la que sirvió para mostrar al público en la conferencia de prensa del 24 de febrero de 1962. En esa oportunidad estaba pintada de color Rosso Cina con la franja tricolor italiana a lo largo de su carrocería, el tapón de carga de combustible en la parte trasera izquierda, y probablemente su principal característica era la falta de spoiler trasero. Quedó en manos de Ferrari para su desarrollo hasta junio de 1962 cuando fue vendida a Luigi Chinetti en los Estados Unidos. Para entonces el tapón de nafta había sido movido de lugar, ya tenía spoiler trasero y estaba pintada de color Blu Gentiana con una banda central Blanca. Hoy está pintada como estaba en la última carrera en la que obtuvo la victoria en su clase, las 24 Horas de Daytona de 1966.

### 3387GT

Inicialmente esta GTO tenía las mismas características estéticas que 3223GT, pero luego de las pruebas de Monza se le agregó un pequeño deflector trasero y se reubicó el tapón de nafta en una de las esquinas de la tapa del baúl.

Estaba pintada Blu Gentiana con una franja blanca y fue vendida a mediados de marzo a Luigi Chinetti. El 24 de ese mes obtuvo el segundo puesto en la general y el primero en su categoría en las 12 Horas de Sebring con Phil Hill y Olivier Gendebien al volante, marcando un notable debut en la primera carrera para una 250 GTO. Ese mismo año llegó sexta en la general y tercera en su clase en Le Mans con la pareja Grossman / Roberts. Fue restaurada recientemente y llevada a su color azul original.



### 3445GT

Este auto fue vendido a finales de abril de 1962 a Luciano Conti de la ciudad de Bologna quien lo dio a correr a Sergio Bettoja en la Parma - Poggio antes de venderlo a la Scuderia SSS Repubblica di Venezia. En agosto de 1962 fue testeado por la revista Autosprint y en 1963 vendido al piloto sueco Ulf Norinder, quien cuando dejó de correrlo en 1975 le encargó a Piero Drogo una carrocería nueva para usar en la calle, que le duró poco ya que un año más tarde se destruyó en un accidente.

Pero antes de que esto sucediera, en 1963 llegó sexto en la general y segundo en la categoría en la Targa Florio conducido por Ludovico Scarfatti y el argentino Juan Manuel Bordó. En 1992 fue restaurado volviendo a su imagen original con los colores celeste y amarillo que alguna vez supo tener.



### 3413GT

A finales de abril de 1962, esta GTO fue vendida a Edoardo Gabaldi, quien la usó con relativo éxito en eventos italianos hasta mayo de 1963 cuando la vendió a Gianni Bulgari que la llevó al cuarto puesto en la general y primero en su clase en la Targa Florio con Maurizio Grana.

A finales de la temporada retornó a la fábrica donde fue reconocida con la nueva versión 1964, en este caso de techo largo, y así se la puede ver hoy en día.



### 3505GT

Es la primera GTO con volante a la derecha. Fue vendida a través de Maramello Concessionaires al equipo UDT-Lloyds a finales de abril de 1962 pintada en color verde pálido, que conserva aun hoy. En su corta carrera deportiva fue llevada a la victoria por Innes Ireland en el Tourist Trophy de 1962 corrido en Goodwood, Inglaterra. En 1963 fue repintada en color rojo y vendida a Austria volviendo a Inglaterra al año siguiente donde residió hasta ser mudada a Japón de donde regresó nuevamente al Reino Unido en años recientes.

### 3607GT

Esta GTO fue vendida a Ferdinando Pagliarini a principios de junio de 1962 pintada de color Rosso Cina. El piloto italiano tuvo éxito tanto en trepas de montaña como en el circuito de Monza. Durante las temporadas '64 y '65 fue corrida en Francia a través de la Ecurie Francorchamps y durante veinte años fue propiedad del historiador Jess Pourret. En la actualidad es propiedad del dueño de la cadena de supermercados Walmart.



### 3647GT

El tercer ejemplar con volante a la derecha entregado a Maranello Concessionaires a principios de junio de 1962 fue pintado color Rosso Cina. Fue corrido por John Surtees en el Reino Unido y fue protagonista de un accidente en el Tourist Trophy de 1962 en Goodwood. Su mayor éxito fue en los 1000 km de Paris corridos en Monthléry en octubre de 1962 cuando la pareja Surtees / Parkes lograron el segundo puesto en la general. Luego fue vendido al príncipe Zouab Tchikotoua en cuyas manos sufrió su segundo accidente serio en el Tourist Trophy de 1963 también en Goodwood. Luego de pasar por Italia fue vendido a un señor en Estados Unidos que es su propietario desde 1967.



### 3705GT

Esta Ferrari fue vendida al piloto francés Jean Guichet a mediados de junio de 1962 en color Rosso Cina con una banda tricolor francesa que recorría toda su carrocería. Una semana después de recibirla corrió en las 24 horas de Le Mans donde terminó segundo en la general y primero en la categoría compartiendo la butaca con Pierre Noblet. Luego de venderla, esta GTO corrió en Suiza y en Italia y pasó por varios dueños hasta que recalcó en Estados Unidos donde su custodio actual la mantiene con su esquema de color original.



### 3729GT

Este cuarto ejemplar con volante a la derecha fue entregado a finales de julio de 1962 a John Coombs quien le dio a correr a Graham Hill, Roy Salvadori y a Jack Sears. Originalmente era color blanco, pero fue repintado rojo cuando terminó su carrera deportiva. Su mayor éxito deportivo fue en el Tourist Trophy de 1963 cuando Mike Parkes llegó en el segundo lugar en el circuito de Goodwood. Estuvo en la familia Sears por 30 años hasta que fue vendido a su actual propietario.



### 3765SA

Esta es una de las llamadas 330 GTO, es decir una de las GTO con motor Tipo 183LM de cuatro litros de cilindrada. Debutó en pista con un abandono por calentamiento en junio de 1962 en ocasión de las 24 horas de Le Mans conducida por Mike Parkes y Lorenzo Bandini. Participó de algunos eventos en Italia y durante 1964 su motor fue reemplazado por el de una 250 P con el que corrió la Targa Florio de 1965 donde debió abandonar. Corrió hasta su retiro en 1966 cuando fue vendida a Estados Unidos donde reside actualmente.





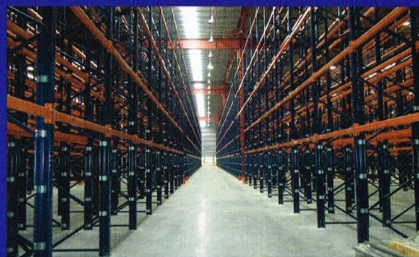
# PACHECO TRADE CENTER

*El primer Parque de Depósitos del País*

Más de 150.000 m2 de depósitos y oficinas en alquiler en Panamericana



**Ubicación**



**Seguridad**

**Eficiencia**

**Acceso**

Las siguientes empresas han confiado en nuestro *Parque de Depósitos*



**yobel**

supply  
chain  
management



Transformaco



### 3909GT

Este auto fue entregado a Edgar Bernier en Suiza a mediados de septiembre de 1962 en color gris metalizado. Estuvo activo hasta 1967 y en su carrera ganó la clase y llegó segundo en la general en la trepada al Mont Ventoux de ese año con André Aknin. Durante muchos años fue rojo pero recientemente fue devuelto a su color original.



### 4091GT

Fue vendida a Sergio Bettoja de Roma a mediados de septiembre de 1962 pintada de gris metalizado. Aparentemente nunca fue usada en competición con su carrocería original sino después de haber sido transformada en '64 con techo corto y spoiler integrado, cuando participó para la Scuderia Sant'Ambroseo. Durante 1964 fue muy exitosa en trepadas de montaña en Italia conducida por Edoardo Luaidi y luego continuó en manos de Clemente Ravetto. Luego fue vendida a Estados Unidos donde permaneció desde entonces en manos del mismo dueño en los últimos veinte años.



### 4219GT

Este auto, originalmente Rosso Cina, fue a Estados Unidos durante los primeros días de 1963 a Luigi Chinetti quien luego de las carreras de Daytona y Sebring lo vendió a Bev Spencer. El nuevo dueño lo pintó de blanco con una franja azul y le agregó la publicidad Spencer Buick y de esta manera fue testeado por la revista Sports Car Graphic en su número de noviembre de 1963. Luego, en 1964 fue vendido a George Dyer quien lo repintó de azul oscuro, color que hoy retiene.



### 3943GT

A mediados de octubre de 1962 esta GTO fue entregada al francés Pierre Noblet en color Rosso Cina. Una semana más tarde junto a Jean Guichet logró el cuarto puesto en la general en los 1000 km de Paris en Montlhéry. En determinado momento fue plateada pero retornó a su rojo original con su dueño americano que la tuvo durante veinte años hasta que recientemente decidió cambiarla por 4757GT.



### 4153GT

Su primer custodio fue Pierre Durnay en Francia quien la recibió a principios de junio de 1963 justo a tiempo para correr las 24 Horas de Le Mans con Leon Darnier, con quien terminaron cuartos en la general y segundos en la categoría. Estaba pintada de color gris metalizado con la bandera francesa recorriéndola longitudinalmente. Luego, en 1963 fue vendida a Jacques Swaters en Bélgica ocasión en la que la bandera francesa fue reemplazada por una franja amarilla transversal, esquema que hoy conserva.





# Olivar y queso



**El sabor de la pasta casera.**

El de siempre. Con tu toque personal. Único.

#### 4293GT

Esta es una GTO con poca historia deportiva pero importante. Fue entregada a Jacques Swaters en abril de 1963 pintada de Rosso Cina. Tres semanas más tarde ganó los 500 km de Spa con Willie Mairesse al volante, luego en junio fue a Le Mans donde llegó en el segundo lugar en la general y ganó la categoría manejada "Beurlys" y Gérard Langlois van Opthem. Luego corrió solamente dos carreras más, en Zolder donde Blaton se quedó con la victoria y en Reims donde Lucien Bianchi terminó tercero y ganó la clase. Hoy se encuentra en una gran colección en Estados Unidos.



#### 4561SA

Una de las dos GTO construidas con el motor 163LM de cuatro litros y chasis 538, fue vendida al francés Michel-Paul Cavalier en 1963. En 1965, su dueño Charles Daniels del Reino Unido tuvo un importante accidente en la calle que hizo que el auto debiera retornar a la fábrica para ser reparado. En esa ocasión recibió componentes nuevos para la parte delantera de su chasis y también algunos cambios en su carrocería. Con esta forma participó de algunos eventos menores y luego pasó por varias manos hasta recaer en las de un entusiasta suizo.



#### 4757GT

Este ejemplar nacido Rosso Cina fue vendido nuevo en Italia en junio de 1963 a la Scuderia SSS Repubblica di Venezia. Competió en las 24 Horas de Le Mans pero debió abandonar a causa de un accidente. Luego, el piloto italiano Carlo Maria Abate se desempeñó con éxito en algunas trepas de montaña europeas durante 1963 hasta que fue vendido a Jacques Swaters en Bélgica a principios de 1964. Tuvo éxito en eventos menores pero no le fue tan bien en los internacionales. Pasó varios años en la misma colección holandesa hasta que su dueño actual decidió adquirirla luego de desprenderse de 3943GT.



#### 5571GT

El primer ejemplar construido con la carrocería '64 desde el inicio, y que tiene techo corto con spoiler integrado. Fue entregado a Luigi Chinetti en Rosso Cina a principios de febrero de 1964, justo para competir en los 2000 km de Daytona donde Pedro Rodriguez y Phil Hill lo hicieron debutar con una victoria. Unas semanas después ganó su categoría en las 12 Horas de Sebring con Rodriguez, Piper y Gammino. Actualmente reside en Estados Unidos.



#### 5575GT

Es la última GTO construida. Fue entregada a mediados de mayo de 1964 pintada de color Rosso Corsa, con carrocería '64 y sin spoiler en el techo. Fue vendida a Jacques Swaters quien la entregó a Annie Soisbault-Montaigu durante un breve lapso en 1964, durante el cual ganó la clase en el Tour de France. Desde 1965 se encuentra en Estados Unidos si bien su dueño actual es mexicano.



TU TELÉFONO ES TAN INTELIGENTE,  
QUE ADEMÁS DE TOMAR FOTOS  
TE AYUDA A ENCONTRAR TU AUTO.

BlackBerry

It's on **Android**

Available on the iPhone **App Store**

**ovi**

**BlackBerry App World**

# A CIELO ABIERTO

El último modelo salido de Maranello fue presentado en el Salón de Frankfurt, con su más esperada modificación. Ferrari incorpora así un nuevo y muy logrado convertible a sus filas. El primero y único V8 de motor trasero con un techo retráctil rígido.

Por Lucas Argüelles

Fotos: Ferrari



**H**ace dos años, en el mismo lugar, el prestigioso Salón de Frankfurt, se presentaba la 458 Italia, el V8 que llegaba para reemplazar a la exitosa F430. El modelo fue muy bien recibido por los entusiastas, y una vez que el auto comenzó a rodar, ya se estaba esperando

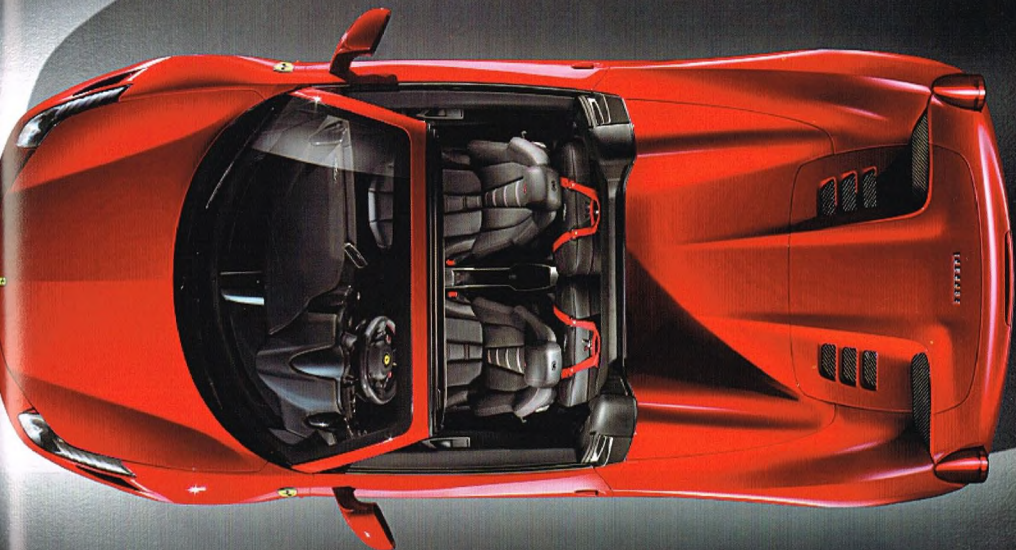
la versión spider, rubro en el que la F430 también supo destacarse. Y ese día llegó.

La primera incógnita era el material del que estaría compuesto el techo retráctil, de lona o rígido, y como sería el sistema de apertura y guardado. Y, por supuesto, como se

mantendrían las líneas del coche. Es sabido que a veces estas modificaciones pueden arruinar el concepto original. Pero no fue el caso de la 458. Como pocas veces antes, un cabriolet supo incorporar el techo a su diseño, modificándolo lo menos posible.

El dispositivo de apertura y cierre del techo cuenta con un sistema pivotante, que gira sobre su punto de apoyo trasero, alojándolo horizontalmente entre los asientos y el motor. De esta forma, la aerodinamia del vehículo no se ve afectada, y tampoco su rendimiento.





Aparece como un sistema realmente complejo, pero en Maranello se han encargado de destacar esta iniciativa, especialmente por las dificultades que ofrece un deportivo de motor central-trasero. El mecanismo automático solo necesita 14 segundos para guardar el

techo rígido detrás de los tripulantes. Se levanta la pieza entera que hace de tapa del motor y ahí se esconde la pieza, completamente fabricada en aluminio, lo que hace a la 458 Spider, 50 kilos más pesada que la versión coupé, pero 25 kilos más liviana que su antecesora, la

F430 Spider. Lo bueno que tiene esta solución frente a los techos duros de otros modelos del mercado, es que el módulo que hay que esconder tiene unas dimensiones muy reducidas, que permiten incluso mantener un pequeño espacio entre los asientos y el motor para meter algo de

equipaje. Por último, se ha modificado también el chasis, que ahora gana en rigidez para contrarrestar la ausencia de un techo fijo y mantener así las líneas del conjunto.

Según Ferrari el diseño del habitáculo y la parte aerodinámica han sido tan cuidadas que se podría viajar a

más de 200 km/h y mantener una conversación dentro del habitáculo sin que el rugido del V8 ni el del rozamiento del aire nos lo impida. La parte trasera del auto se ha modificado para ayudar a mantener la performance aerodinámica del auto y el

flujo de aire hacia el motor. De esta manera, se mejoró este aspecto en un 12% respecto a la F430 Spider.

La premisa más importante de los responsables de Ferrari ha sido la de asegurarse de que este convertible no sacrifique

ni un ápice de deportividad ni del relativo confort de su versión original. Con un peso total de 1.430 kilos, la 458 Spider consigue acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos, mientras que la velocidad máxima se sitúa por encima de los 320 km/h,

con un consumo medio de 11,8 l/100 km. Cuenta con un motor V8 de 4,5 litros, que lanza 570 CV de potencia a 9.000 rpm y 540 Nm de par máximo a partir de las 6.000 rpm.

El precio de la nueva Spider rondará los 257.000 dólares en



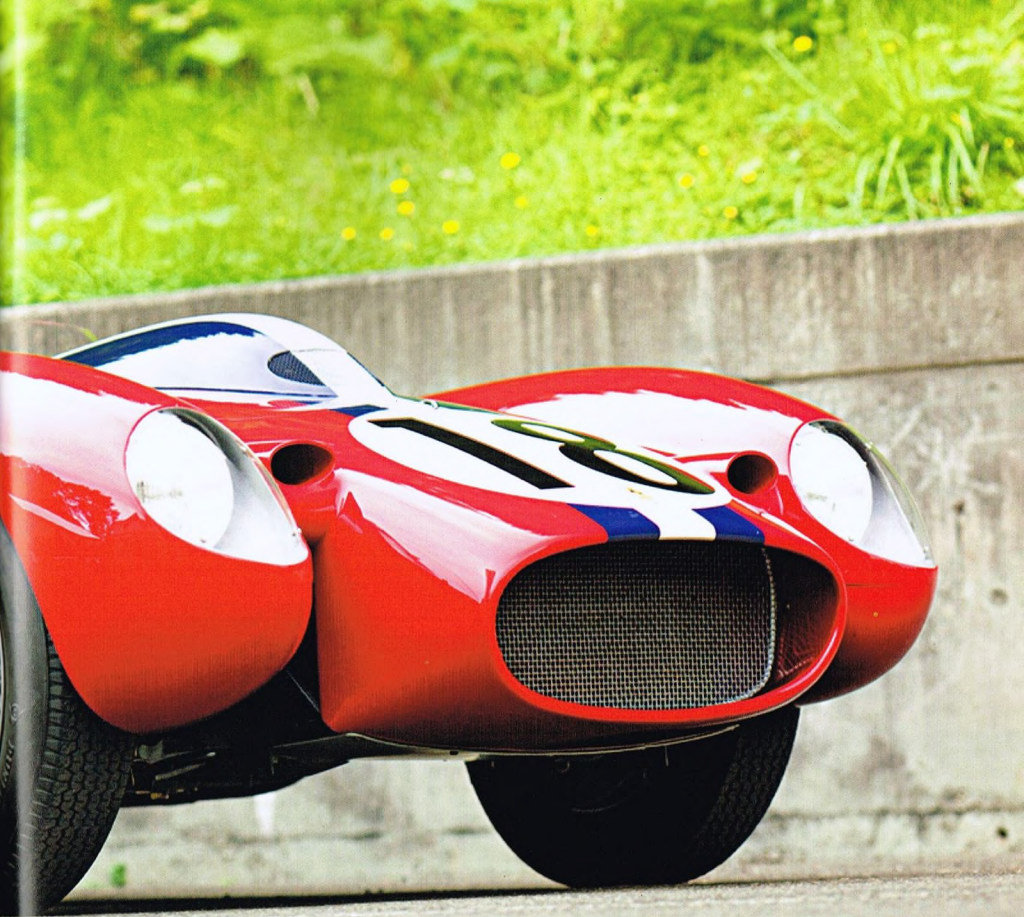


los Estados Unidos, un 15% más que la versión coupé. Un precio alto, como el de todas las Ferrari, pero esta vez, bien lo vale. Con ustedes, la 458 Spider, uno de los modelos más lindos que han salido de la casa de Maranello en los últimos tiempos. ■









# LA FERRARI DEL DIABLO

La serie 250 es la más icónica de todas las Ferrari, con la berlinetta GTO (Gran Turismo Omologato) en el puesto más alto, y luego en grado de importancia por sus logros deportivos, su fino motor y su más que particular carrocería, la TR o Testa Rossa. En estas páginas, el primer prototipo de este modelo que lleva en sus entrañas al diablo: su número de chasis 0666.

*Por Cristián Bertschi*

*Fotos por Gooding & Co., Claudio Scalise, Cristián Bertschi*

**L**a génesis de este modelo está ligada naturalmente, al campeonato para autos sport y sus carreras para autos de este tipo en todo el mundo, que tenía gran auge durante la década del 50.

Con Mercedes-Benz fuera de escena por voluntad propia, el protagonismo se lo disputaban Ferrari y Maserati, con algunos esfuerzos por parte de Jaguar, Porsche y Aston Martin entre la competencia.

Para frenar o al menos limitar la carrera armamentista y en pos de la seguridad, la Comisión Deportiva Internacional (CSI) comenzó a trabajar sobre un nuevo reglamento que además nivelaría las posibilidades de los participantes.

Por su parte, la Scuderia Ferrari veía envejecer su modelo de cuatro cilindros, la 500 TRC que con éxito venía disputando carreras en Estados Unidos bajo la organización del Spots Car Club of America (SCCA).

Fruto de estos factores, y manteniendo el espíritu

competitivo, la Scuderia creó la 250 Testa Rossa usando su motor V12 para la clase de tres litros de cilindrada con una evolución de sus chasis y una carrocería novedosa. Un cóctel que le aseguraría competitividad en las pistas con unidades oficiales, y un prometedor panorama comercial para los pilotos privados en Estados Unidos. Este proceso de desarrollo empezó a comienzos de 1957, justamente con el auto objeto de esta nota.

Este auto, conocido con el número de serie 0666 fue construido sobre un chasis tipo 525, con suspensión de tipo de Dion, elásticos transversales en la suspensión trasera y resortes helicoidales en la delantera. Como en todos los autos oficiales el volante fue ubicado a la derecha a diferencia de los *customer cars*, o autos para clientes que tenían la guía a la izquierda.

Este auto tuvo varios motores diferentes con distintos grados de desarrollo, pero siempre de la serie 250. Una vez terminada la

mecánica fue llevado a Scaglietti donde fue carrozado en el estilo de una 290MM de 1956, es decir de lo que se podría entender como una carrocería abierta convencional.

El 26 de mayo de 1957 debutó con Masten Gregory y Olindo Morolli al volante en los 1000km de Nürburgring donde llegaron en el décimo puesto, marcando un resultado apenas correcto para un nuevo modelo, al menos lograban terminar la carrera.

Un mes más tarde, se presentó en el circuito de La Sarthe para disputar las 24 Horas de Le Mans pero no pudo largar ya que tuvo problemas de motor durante las prácticas.

Finalmente, y antes de cambiar de aspecto, debió abandonar en el GP de Suecia con Gendebien y Trintignant como pilotos, ocasión en la que la Scuderia Ferrari corrió con el motor experimental de 3.1 litros que ya había probado en Francia.

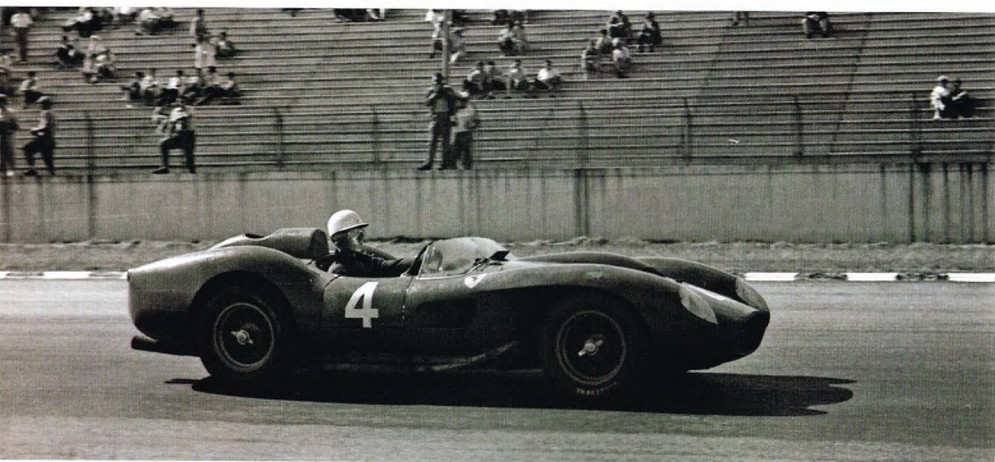
Luego de esta carrera, la

CSI confirmó el reglamento que limitaba la cilindrada a tres litros y 0666 retornó a los talleres de Scaglietti donde fue recarrozada con lo que luego se convertiría en un ícono de los autos sport, la *pontoon-fender* Testa Rossa.

La idea de esta carrocería era generar un flujo de aire similar al de los autos de fórmula, con una boca que llevaba aire fresco al motor, y unos pasarruedas abiertos, tanto por delante como por el lateral que permitiera salir libremente al aire turbulento generado por el movimiento de las ruedas.

Para 1958, la renovada 250 TR fue equipada con el motor de tres litros Tipo 128LM que lleva el número 0666TR y el número interno GES N 6, que no es el que equipa el auto en la actualidad, acoplado a una caja de cuatro marchas.

Luego de estos trabajos invernales, fue embarcada en el puerto de Génova con destino a Sudamérica. La primera carrera con esta nueva apariencia fue en el GP de Caracas donde fue







confiada a dos Wolfgang: von Trips y Seidel.

Como esta carrera era decisiva para el campeonato del mundo de autos sport, Ferrari envió dos 335S y el segundo prototipo de Testa Rossa para acompañar a 0666 que obtuvo un resonante tercer puesto detrás de las dos Ferrari de 4.1 litros y doble árbol de levas. Este resultado, sumado al abandono de las Maserati le dieron el campeonato a la

Scuderia y dejaba una excelente imagen de cara a la temporada de 1958.

Durante estas carreras de 1957, 0666 sirvió de auto laboratorio para el modelo de producción que fue presentado en noviembre de 1957 y del que terminaron produciéndose dos decenas de unidades.

El año 1958 comenzó con mucho calor en los 1000km de la Ciudad de Buenos Aires pero con un excelente segundo puesto en

manos de Von Trips y Gendebien, detrás del otro prototipo de la 250 Testa Rossa (s/n 0704TR) conducido por Collins y Hill.

Esta edición de la carrera de endurance portea tuvo además otras dos Testa Rossa que pintaban de rojo intenso el box Ferrari.

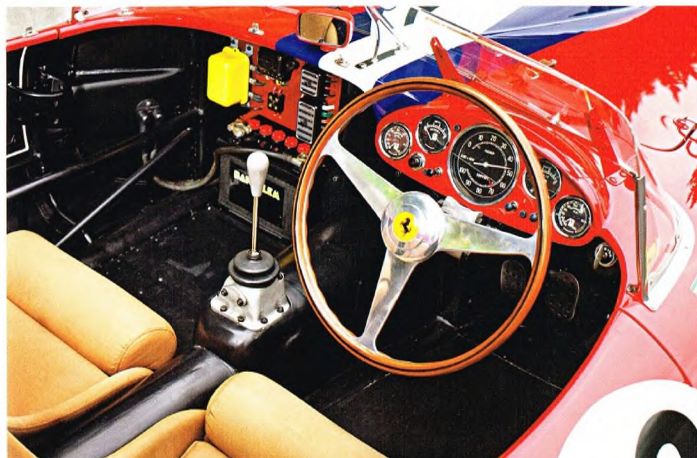
En mayo, Munaron y Seidel debieron abandonar en la Targa Florio marcando la última aparición del auto como oficial. En esta ocasión su motor estaba

equipado con seis carburadores dobles Solex que le permitían erogar 330 HP aunque en un régimen de vueltas muy limitado.

La performance de la pareja iba marcando un digno cuarto puesto cuando Seidel, faltando unos pocos kilómetros se salió del camino golpeando una piedra y haciendo un agujero en el cárter del motor provocándole la rotura y el consecuente abandono.

En junio fue vendida a Luigi Chinetti Motors de Nueva York, pasando a formar parte del legendario North American Racing Team NART y en consecuencia ganando una franja tricolor a lo largo de su carrocería, esquema que presenta en la actualidad aunque sin dudas le quedaría mejor el número 4 que usó para la carrera de Buenos Aires.

Volviendo a Francia, Chinetti confió el manejo a dos pilotos americanos: Dan Gurney y Bruce Kessler. Debido a una fuerte tormenta que limitaba peligrosamente la visibilidad,



Bruce Kessler se llevó puesto el Jaguar D-Type de un privado haciendo que la carrera terminara para él y su Testa Rossa en llamas.

Una vez más, retornó a Maranello donde fue reconstruida mecánicamente y luego con una nueva carrocería construida una vez más en los talleres de Scaglietti.

Ya terminadas las reparaciones, 0666 partió hacia Estados Unidos pero como Ferrari ya había presentado su nuevo modelo conocido como TR59, Luigi Chinetti decidió ponerla en venta en la suma de 15.500 dólares.

Al poco tiempo, más precisamente el 9 de marzo de 1959, el piloto privado Rod Carveth adquirió el auto y lo introdujo en una nueva etapa deportiva que incluía Sebring, los 1000km de Nürburgring y nuevamente Le Mans donde tuvo que abandonar durante la noche

con problemas en el motor.

Durante 1960 hizo un viaje a Australia pero retornó rápidamente a California donde Carveth tenía su base.

Carveth compitió con esta Testa Rossa hasta su última presentación, el 15 de abril de 1962 en Stockton donde llegó en undécimo lugar, situación que marcaba a las claras que el futuro de los autos sport estaba en la configuración con el motor ubicado de manera central.

Su siguiente dueño, el californiano Bev Spencer contó que fue él mismo a buscar el auto a lo de Carveth y volvió a su casa manejando por la Highway 101. Al llegar hubo paseos para sus siete hijos y disculpas para los vecinos.

Así esta Testa Rossa se convirtió en su auto personal y pasó a compartir garage con su otra Ferrari, una California Spyder de chasis largo.

La Ferrari corrió alguna carrera más hasta que en 1964 fue comprada por Pete Lovely sin su motor ya fuera de batalla, pasando a descansar en su garage. Como el auto no tenía demasiado valor, Don Lovely decidió prender fuego el garage y cobrar el seguro. El plan le salió bien aunque 0666 sufrió algunos daños fruto de la genial idea de Lovely y su curioso apellidado.

Pasaron los años hasta que en 1970 fue adquirida por dos entusiastas y expertos, Charles Betz y Fred Peters, quienes se embarcaron en el arduo proyecto de restaurarla y devolverla a su esplendor original.

En el camino el motor 0724TR fue a parar a su vano y así a completar esta Testa Rossa.

La restauración duró años y recién hacia finales de la década del 80 comenzó a recolectar premios en concursos de elegancia como el de Pebble Beach.

En el 2002 fue comprada por el ex CEO de Microsoft, el finísimo coleccionista Jon Shirley quien se dedicó a usar el auto en diferentes eventos.

Al poco tiempo, uno de los motores que originalmente había estado en el auto y que lleva su número 0666 fue encontrado y reunido con el resto de la mecánica incluyendo también el diferencial original.

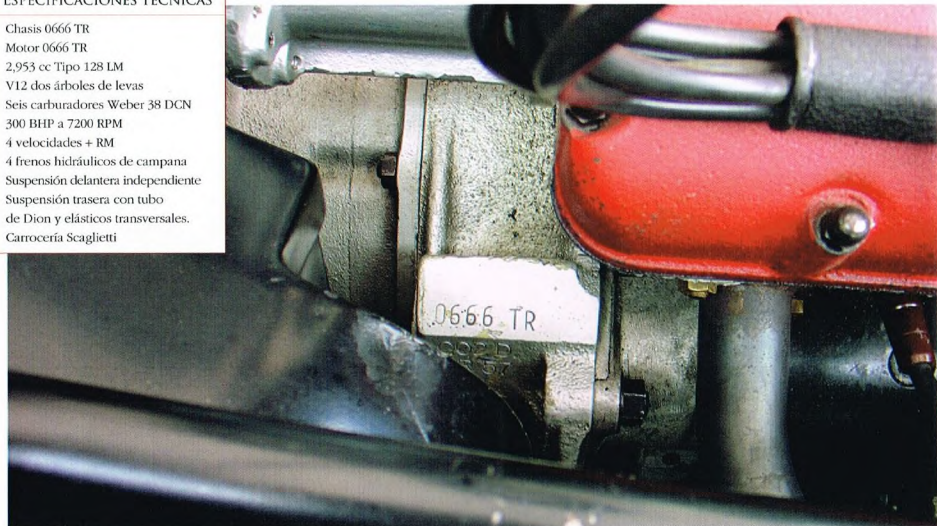
Con todos estos componentes disponibles, fue restaurada una vez más con un extremo nivel de exigencia por el equipo de Dennison International.

Finalmente, 0666 hizo su debut luego de la restauración en el concurso de elegancia de Pebble Beach de 2006 donde obtuvo el primer premio en su clase y donde por supuesto causó sensación.

Unos meses después fue presentada en el Cavallino Classic con los colores del NART y tal

#### ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Chasis 0666 TR  
Motor 0666 TR  
2,953 cc Tipo 128 LM  
V12 dos árboles de levas  
Seis carburadores Weber 38 DCM  
300 BHP a 7200 RPM  
4 velocidades + RM  
4 frenos hidráulicos de campana  
Suspensión delantera independiente  
Suspensión trasera con tubo de Dion y elásticos transversales.  
Carrocería Scaglietti







cual se presentó en la carrera de Le Mans de 1958, obteniendo el Platinum Award que es el puntaje más alto al que puede aspirar un auto participante.

Después de estos concursos siguió siendo usada por su dueño en diferentes eventos hasta que fue puesta en venta a través de la empresa de subastas Gooding & Co. que la tuvo como estrella en su remate de Pebble Beach en agosto pasado donde marcó un nuevo récord mundial como el auto mejor pago en una subasta pública. ■

# DE ARRECIFES A MARANELLO

Muchos ya no tienen en cuenta que José Froilán González no nació en Italia, no aprendió a conducir con una Testa Rossa, ni iba a la escuela en una GTO. En realidad fue un gauchito pícaro que andaba en una madera tirada por un solo perro de fuerza, su fiel amigo "Sangre", que -moviendo la cola- le advinó el futuro.

*Por Juan Carlos Pérez Lotzeau  
Fotos: Archivo personal del autor*



Aunque su pasión era los monoplatas, Froilán corrió en TC y nada menos que la Buenos Aires-Caracas, con Chevrolet y acompañado por Bernardo Pérez. Abandonó en Potosí, en la tercera etapa.





En 1949, corriendo en Fuerza Limitada de la Mecánica Nacional. Ya tenía su estilo definido, aprendido allí en la tierra, con poca adherencia y corrigiendo el derrape a fuerza de acelerador y brazos.

**E**n la década del 20 -hace unos años- se fue criando en La Colonia, como todos los chicos, a los golpes. Pero fue creciendo y también cayó en lo que se estaba formando por allí, por Arrecifes. La necesidad de andar rápido.

Cuando tuvo que dejar a "Sangre" -que vivió una juventud dura- su atracción fue el Chevrolet de Papá González. Como les ocurrió a tantos chicos nacidos en este país y, especialmente, en Arrecifes.

De todas maneras hay que tener en cuenta que en 1901, el Sr. Dalmiro Varela Castex -que no tenía problemas económicos- había traído un De Dion Buton y más tarde aumentó su parque con un Daimler. Fue así que un país alejado de todas partes fue armando un parque automotor asombroso.

Y así comenzó todo. Incluido el gauchito de Arrecifes quien, pasados los años y unos cuantos kilómetros después, le llevó a su primera victoria en el campeonato mundial a la marca más emblemática de la historia.

Froilán González siguió la tendencia de sus colegas del interior: correr en pista. O algo parecido. Así como otros la hicieron más fácil y utilizaron los caminos. En 1927 se hizo la primera pista cerca de Buenos Aires y la tendencia se fue consolidando. *Pepe*, que no le interesaba el Premio Nobel de nada -ni la escuela tampoco-, empezó al comenzar su adolescencia a trabajar en una agencia en la que había un Chevrolet '28, del que se hizo amigo enseguida y que andaba un poco mejor que su perro.

Pepe sonriendo en su Ford A, listo para la largada, en el circuito Mayor Arieta. Año 1943. El auto lleva dos inscripciones que acompañaron al automovilismo: la calcomanía de la AAV, todavía en servicio, y la publicidad de Subtel, la gran ayuda de aquellos años.

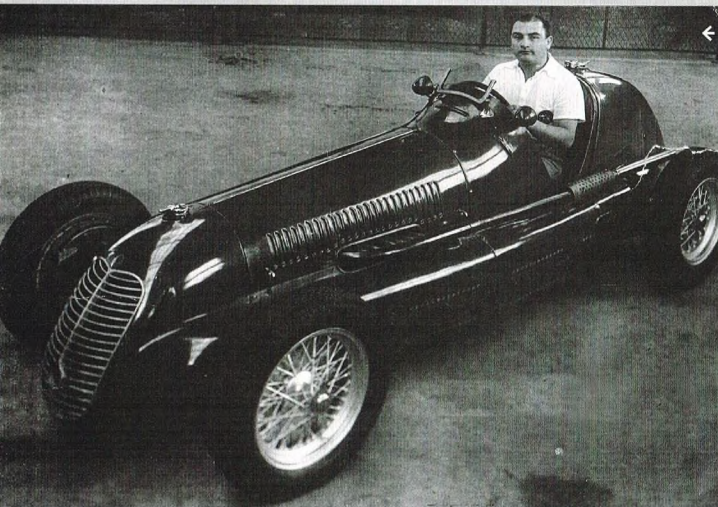


Con los 3 pesos por semana que le pasaban y algunas horas extras -no llegó al sueldo de Don Dalmiro- ahorró y se compró un camión. Luego, con la ayuda de su amigo Lucho García, un Chevrolet 4 1927 que preparó y que utilizó para iniciarse en la Fuerza Limitada. Primero fue conducido por Bernardo Pérez, ilustre preparador durante muchos años y por uno de los hermanos Hortal, familia también culpable del entusiasmo por el automovilismo en la zona. Pero *Pepe* quería correr.

El 8 de agosto de 1946 corrió por primera vez en el autódromo -de alguna forma había que llamarlo- de Carmen de Areco. Pero como su padre se resistió a la moda, no lo dejaba participar. Lo solucionó rápidamente. Se inscribió con el poético seudónimo de *Canuto*,

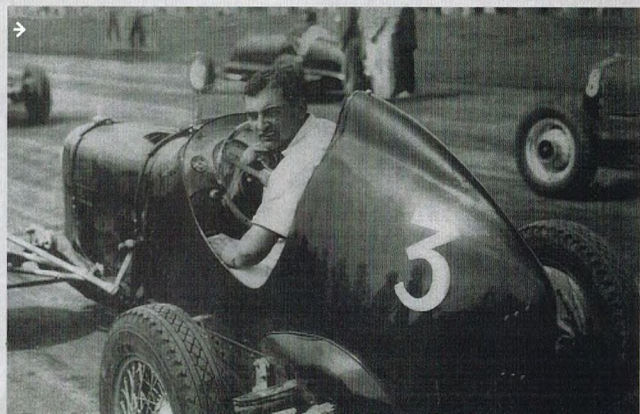
el payaso de un circo que triunfaba en el pueblo. *Pepe*, que, por entonces no necesitaba una Ferrari, ganó la primera serie y abandonó en la final. El farmacéutico del pueblo, Don García, tenía caballos de carrera -le gustaba la naturaleza- y *Pepe*, ahora con el seudónimo de Montemar, se anotó en otra carrera. Ésta en Arrecifes, pero Don Joselin, su padre, interrumpió la preparación del racer y lo echó de la casa. *Pepe*, que ya tenía su carácter formado, corrió igual. Ganó la tercera serie pero abandonó, estando primero, en la final. Sin saberlo, Froilán ya estaba mirando para el lado de Maranello.

En 1947 Perón ayudaba al deporte y comenzaron las carreras con la visita de pilotos europeos, en el improvisado circuito de la Casa de la



Froilán en el juego grande. Cuando la vio recordó "La Maserati 6 cilindros de José Farina. La terminé de pagar cuando le ganamos a los Mercedes-Benz, en la Costanera".

- Sí, es *Pepe*. Listo para largar una carrera con su primer auto verdadero, el Chevrolet 4 1927. Última foto de Froilán, con pinta de actor nacional. "Ya van a ver lo que es correr..."





# DEL PROYECTO A LA IMPLEMENTACIÓN

Dos jornadas intensivas donde un grupo de expertos especialmente seleccionados le acercará nuevas perspectivas y una incomparable gama de conocimientos y soluciones de aplicación inmediata para su empresa.

**15%**  
de descuento  
SUSCRIPTORES  
**Froilan**

Válido hasta el 24/10/2011



DISERTANTES

**Steven Berlin JOHNSON**  
**Reinier EVERS**  
**Tom KELLEY**  
**Rowan GIBSON**  
Además de importantes  
oradores locales

Consulte  
por tarifas  
especiales  
hasta el  
24/10

**BsAs 2011**  
**2y3NOV**  
**UADE**

ENTRADAS EN VENTA EN

**TICKETEK**  
www.ticketek.com.ar  
Tel: 5237 7200

PRESENTA

**SUPERVIELLE**  
BANCO

**50%** de descuento  
para clientes

**wom innovation**  
& trends

UN EVENTO DE

**wom** • Latam  
include your mind

SEDE

**UADE**

INFORMES, INSCRIPCIONES Y SPONSORSHIP: [contacto@wom-latam.com](mailto:contacto@wom-latam.com) [www.wom-latam.com](http://www.wom-latam.com)

AGRADECIMOS EL APOYO DE

**MANIFESTO**  
CASA / OFICINA / PROYECTO

**EL CRONISTA**

**Apertur**

**M**  
CAFE MARTINEZ

**tns**

**SWAROVSKI**

**ORBITAL**

**latinstock** Argentina

**rombo velox**  
Sistema de Comunicación

**Repe**

**RED ELEMEDIA**

**GRANICA**

**TRAPICHE**  
EXTRA BUILT

**STAPLES**  
más simple

**Programa Emprendedor**

**LADEVI**

**Rasil**

**ideas en imágenes**

**TheGreenApp**

**America**  
economía

**Inc.**

**Froilan**

**INFOBRAND**

**MARKETING**

**AMCHAM**  
ARGENTINA

**CCAB** Cámara de Comercio  
Argentina-Biñaca

Moneda y en Rosario. El automovilismo se hizo internacional porque Perón seguía ayudando y porque en el Automóvil Club Argentino el presidente era el Dr. Carlos P. Anesi y el presidente de la Comisión de Carreras el irrepetible Francisco "Pancho" Borgonovo. Pasamos a Palermo y a la Costanera, al interior y luego al exterior. Finalmente, al regreso de un viaje de Juan y *Pepe* de Europa, Perón sonrió inclinando la cabeza, juntó las manos y preguntó: "Bueno, ya fueron a Europa, ¿Ahora qué quieren...?". Y a *Pepe* le salió del corazón el recuerdo de su perro tirando del carrito de madera y le dijo, también sonriendo: "Y, General, ¿no podríamos hacer un autódromo...?". ■

¿Locos nosotros? *Pepe* corriendo en 1959, en la Panamericana (hoy Acceso Norte) con la Ferrari-Chevrolet, antes de la inauguración. El público, como siempre, muy bien ubicado. ¿No podían esperar un par de meses?



Froilán tuvo la virtud poco difundida de hacer autos para que los corrieran los jóvenes. Otra demostración de su generosidad. Claro que lo hizo de acuerdo con sus convicciones. Poniendo al día al automovilismo antiguo. Su Chevy cambió al TC. Con él, el excelente Jorge Cupeiro ganó 15 carreras. Por supuesto, al comienzo recibió algunas piedras...

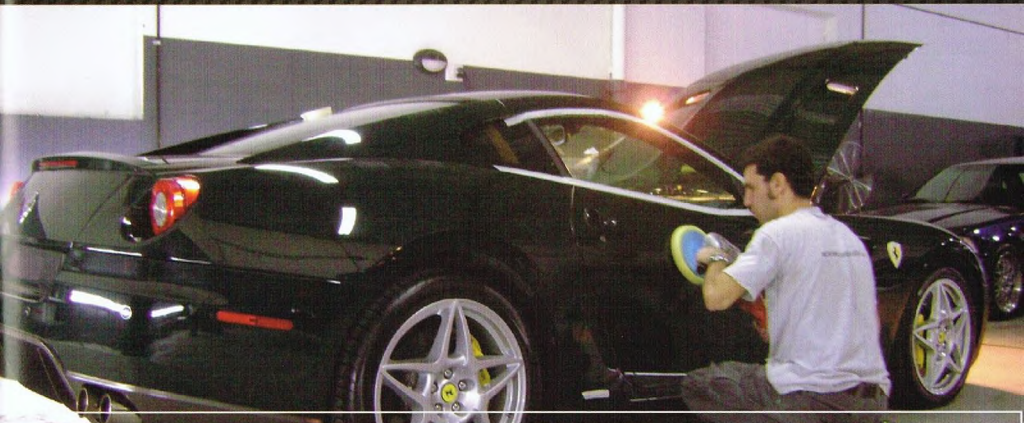


# AutoBrillo

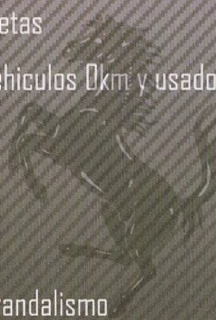
Distribuidor oficial de



## Restauracion, Cuidado y Mantenimiento de su pintura



- Lavado de autos, motos y camionetas
- Tratamiento para la pintura de vehiculos 0km y usados
- Limpieza de tapizados
- Lavado de motor
- Restauracion de opticas
- Polarizados convencional y anti-vandalismo
- Sacabollos
- Kits de xenon
- Equipos (pantallas) multimedia
- Alarmas
- Instalacion de Leds
- Sensores de estacionamiento



Taller 2053.5691

Christian Thompson 155.247.8871 id: 588\*5419

Pablo Sinistri 158.397.7949 id: 601\*1825

Manuel Ugarte 3050 - Belgrano

info@autobrillo.com

www.autobrillo.com



FERRARI 340/375 MM 1953 S/N 0322AM

# DE LE MANS Y LA PANAMERICANA A LAS SIERRAS DE CÓRDOBA

Hace pocas semanas se disputó en la Provincia de Córdoba la sexta edición del Rally de la Montaña, un evento que junto al Rally de las Bodegas y las Mil Millas Sport conforma la crema de la regularidad histórica. Entre los más de 50 participantes estuvo una de las Ferrari más importantes que viven en Argentina, la 340/375 MM ganadora de las 24 Horas de Spa de 1953.

*Por Cristián Bertschi*

*Fotos por Daniela Ledesma y Miguel Tillous*







8<sup>a</sup> EDIZIONE  
**13**  
24 - 25 - 26  
AGOSTO  
2011

**E**l Rally de la Montaña es un evento encuadrado dentro del Campeonato de Regularidad que organiza el Automóvil Club Argentino y además forma parte de la Triple Corona que premia al mejor desempeño en esta carrera, el Rally de las Bodegas y las Mil Millas Sport.

Desde su primera edición ha convocado a lo mejor de la escena local, tanto en participantes como en autos, y en esta edición probablemente haya hecho cumbre con la presencia de la Ferrari

340/375MM, que lleva el número de chasis 0322AM.

Para entender la extraña denominación de este auto hay que ir al nacimiento de la 340 MM, que nos remonta siempre a los primeros años de la Scuderia Ferrari, los diseños de Gioacchino Colombo y los desarrollos de Aurelio Lampredi. Concretamente la 340 MM es la heredera de la 340 Mexico y tiene como diferencia la adopción de tres carburadores Weber cuádruples que le permitían obtener una potencia final de

alrededor de 300 HP.

La unidad más exitosa en la carrera ruter italiana de mil millas fue una Vignale Spyder que se quedó con la clasificación general en la edición de 1953.

Ésta era una de las barchetta Vignale carrozadas sobre este chasis, que junto a Touring y Pinin Farina completaron una producción de diez unidades.

Los tres autos de esta producción que llevan los números 0318AM, 0320AM y 0322AM fueron vestidos en Turin por Pinin Farina

con carrocería berlinetta y destinados a las 24 Horas de Le Mans de julio de 1953. El mejor resultado en esa carrera se lo quedó el auto objeto de esta nota con el quinto puesto en manos de los hermanos Paolo y Giannino Marzotto ya que 0318AM abandonó en la décima hora y 0320AM fue excluida de la clasificación general por reemplazar el líquido de frenos de manera indebida.

Ocupándonos concretamente de la 0322AM, este auto, que hoy vive en Argentina, y está acompañado







bajo el mismo techo por otra 340 MM pero de carrocería Touring, continuó su carrera deportiva en Europa con algunos cambios. Luego de la carrera francesa, y previo a las 12 Horas de Reims donde Umberto Maglioli y Piero Carini fueron descalificados, pasó por su primer cambio estético. Con la teoría de mejorar su penetración aerodinámica, se le modificó la trompa haciéndola más baja y carenando los faros, ganando gracias a estos cambios el nombre de low-nose.

Dejado atrás el trago amargo de Reims volvió a la fábrica donde sufrió su segunda modificación importante, esta vez mecánica. Su motor de 4.1 litros de cilindrada fue llevado a cuatro y medio con la consiguiente ganancia de potencia, y fue allí que se la rebautizó como 340/375 MM. Con su renovada mecánica y ya en su configuración definitiva, se presentó en Spa con Mike Hawthorn y Giuseppe Farina, en julio de 1953, marcando la primera de las dos victorias que cosecharía en su carrera



deportiva. La segunda fue dos semanas más tarde cuando Paolo Marzotto la condujo en el Circuito de Senigallia.

En octubre de ese año Ferrari se desprendió del auto entregándoselo a Franco Cornacchia de la Scuderia Guastalla, una especie de equipo semi-oficial. Llegó en ese momento el turno de prepararse para la gran competencia ratera en continente americano llamada Carrera Panamericana, que unía en México Ciudad Juárez con Tuxtla Gutiérrez. En esa oportunidad los italianos Guido Mancini y Fabrizio Serena di Laprigio llevaron a esta Ferrari al cuarto lugar siendo la mejor clasificada de las tres 340/375 MM ya que s/n 0320AM con Mario Ricci,

Forese Salviati y Umberto Maglioli llegaron en el sexto lugar y la pareja Stagoli / Scotuzzi perdía la vida en un accidente producido por la rotura de un neumático cuando s/n 0318AM había dejado atrás la ciudad de Oaxaca.

En esa ocasión el vencedor fue Juan Manuel Fangio, con la Lancia D24 en un triste 1-2-3 para la marca, ya que Felice Bonetto perdía la vida en esa misma carrera. Terminada la carrera mexicana, 0322AM cruzó la frontera hacia el norte y fue a parar a manos del importador Ferrari en Estados Unidos, Luigi Chinetti quien la vendió a Marty Christensen quien compartió la butaca en diferentes carreras con Dick Irish hasta finales de 1954.



Un par de años más tarde Christensen tomó una decisión que parece alocada medio siglo más tarde, la entregó al departamento de ingeniería de la Universidad de Wisconsin. Pasó poco más de un año ahí y luego fue

cambiando de garage hasta aparecer hacia finales de 1969 en un desarmadero. Allí fue recuperada y comenzó su primera restauración. Había perdido su motor original que fue recuperado con el correr de los años, y su carrocería no estaba en las mejores condiciones, pero estaba completo en su conjunto.

En los 80 pasó por el coleccionista suizo Albert Obrist quien la llevó a restaurar a Carrozzeria Fantuzzi en Módena y una vez que ya estuvo con su esplendor recuperado fue comprada por el dueño de la Fórmula 1, Bernard Ecclestone quien la tuvo muy poco tiempo. Quien la disfrutó en las pistas fue Jon Shirley, dueño también de la 250 TR s/n 0666 sobre la que se puede leer en este mismo número de Froilan.

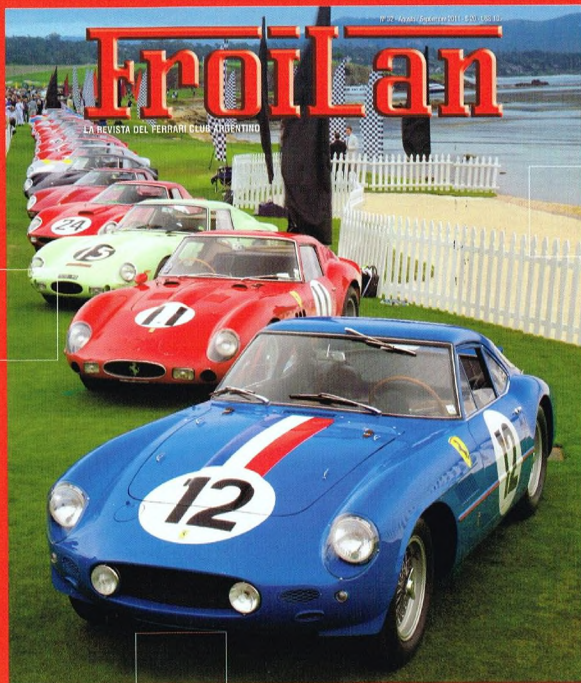
Pasaron los años y el 20 de mayo de 2007 Shirley llevó a venderla en la subasta que organizó RM Auctions en el galpón, si se puede llamar de esa forma a semejante megaestructura, de logística del equipo de Fórmula 1 de Ferrari. Allí fue adquirida por su actual dueño quien se dio el gusto de manejarla por las sierras de Córdoba en agosto pasado. ■







# Sea parte de esta pasión



CORREO DE LECTORES  
Envíe su consulta a  
correodelectores@  
froilanmagazine.com.ar



¡SUSCRIBASE AHORA  
6 NUMEROS  
POR \$ 150! \*



El precio  
no incluye gastos  
de envío.



Para suscribirse, enviar un e-mail a  
contacto@froilanmagazine.com.ar,  
o bien llamar a 4711-7375.

#### FORMAS DE PAGO

Depósito en Banco Francés BBVA, Tarjetas VISA y American Express comunicarse telefónicamente al 011- 4711-7375. En efectivo o cheque a la orden de ARGENTIME S. A. en: Pelliza 3245 - Olivos (1636) de 10 a 18 hs.

# LOS 5 FÓRMULA 1 MÁS LINDOS DE LA HISTORIA

Desde 1950 en adelante, cada año se abren los interrogantes y crece la expectativa acerca de cómo lucirá el nuevo *Cavallino* que correrá en la Máxima. Hubo modelos más y menos populares entre los *tifosi*, y cada uno tiene su preferido. En Froilán elegimos los cinco modelos que más nos gustaron a lo largo de todos estos años.

Por Lucas Argüelles



## Ferrari-Lancia D50 (1955)

Este fue un auto muy especial, más allá de lo estético. Principalmente, porque fue con el que Juan Manuel Fangio consiguió su único campeonato manejando para la escudería de Don Enzo. Pero además, porque resultó de un trabajo en conjunto entre Ferrari y Lancia. Luego del retiro de la marca de Turín de la Fórmula 1, todo el material producido fue destinado a Ferrari en julio de 1955, incluyendo ocho unidades D50, sus ingenieros, técnicos y pilotos.

Fue diseñado por Vittorio Jano en 1953 y contaba con un motor V8 de 2500 centímetros cúbicos de cilindrada. Pero una de sus mayores innovaciones, y donde radica el punto de distinción y belleza en esa época, es en la incorporación de los tanques de nafta laterales, paralelos al cuerpo central del auto. Un modelo innovador para esos tiempos e irremediablemente ligado al corazón de todos los argentinos.





### Ferrari 312B (1970)

La década de los '60 y principios de los '70 es, sin dudas, la época más linda de la Fórmula 1, en lo que al diseño de los autos se refiere.

Los avances tecnológicos eran cada vez mayores, y éstos se fueron acoplando de la mejor manera a una línea aún clásica. Una tendencia que comenzó allá por 1961, con la 156 F1, la inolvidable *Cabeza de Tiburón*. Resulta difícil elegir entre tantos modelos, pero nos quedamos con la 312, última de esa dinastía, y precursora de la que vendría.

Luego de varias temporadas catastróficas para Ferrari, la casa de Maranello se vio forzada a desarrollar un diseño revolucionario. Así fue que surgió la 312 B. Producto de Mauro Forghieri, este auto presentó un cambio significativo en su chasis y una estructura que se extendía por detrás del cockpit.

En el recuerdo quedarán los alerones traseros y deflectores que estilizaban la figura de la máquina, las llantas doradas envueltas por los anchísimos neumáticos—sobre todo los traseros, y su estirpe de auto súper moderno, precursora de los coches que vendrían años después. La 312 B supo traer algunas alegrías sobre el final de la temporada de 1970. Conquistó cuatro triunfos, tres de la mano del piloto belga Jacky Ickx, y el restante conseguido por Clay Regazzoni.

### Ferrari 312 T4 (1979)

Quizás esta sea una elección polémica. La 312 T4, cuarta evolución de la gloriosa serie de modelos con caja de cambios transversal, no fue bien recibida por fanáticos y prensa especializada el día de su presentación. De hecho, se la calificó como un auto sin gracia, demasiado angulado. Pero este modelo comenzó a tomar adeptos a fuerza de resultados, y finalmente terminaría llevando al sudafriicano Jody Scheckter a conseguir el título de campeón del mundo de 1979, con tres victorias en la temporada. Sus líneas continúan siendo las mismas, pero podríamos decir que la 312 T4 se fue poniendo más linda con el correr de los años. Más allá de su éxito deportivo, es un ejemplo esencial de una época muy recordada de la Fórmula 1, especialmente por su parte delantera.

Este auto fue revolucionario dentro de Maranello. Impulsados por el éxito de Lotus en 1978, se podría decir que este fue el primer monoplaza de la historia de Ferrari que contaba con efecto suelo. No era un auto que contara con demasiados avances aerodinámicos, producto de la focalización en la parte baja del mismo. Y, como los tres años anteriores, contenía un motor V12 de tres litros.

Scheckter supo sacarle provecho a este modelo como nadie. Y como su fuera poco, junto a él estaba el recordado Gilles Villeneuve, que también cosechó tres triunfos ese año, para poner a la 312 T4 en un lugar aún más alto.





### Ferrari F1-90 (1990)

A la hora de diseñar un nuevo modelo, lo que primero se busca es que sea efectivo aerodinámicamente en la pista. Y si es agradable a los ojos, mejor. La estética de los Fórmula 1 muchas veces se ve perjudicada por los numerosos alerones, deflectores ubicados en posiciones extrañas, o tomas de aire demasiado grandes. Todo en pos del máximo rendimiento deportivo. Otras veces, la cantidad excesiva de publicidad es la que atenúa la belleza del auto. Afortunadamente, este no es el caso de la F1-90 641. El gran diseñador inglés John Barnard había revolucionado la categoría en 1989, con un modelo que ubicaba al piloto más en el centro del auto. Barnard ya no estuvo en 1990, pero sí el argentino Enrique

Scalabrini. El auto presentaba un gran concepto aerodinámico, similar al de una botella de Coca-Cola. Sus líneas eran finas, elegantes, y con apenas algunas de las tradicionales marcas que acompañaban a Ferrari ensucando el immaculado rosso. Sus alerones negros, en combinación con los neumáticos y los brazos de dirección componían un auto acabado por donde se lo mira. Además de linda, la 641 supo ser rápida y confiable. Con la rivalidad entre Alain Prost—que portaba el uno en su *Cavallino*—y Ayrton Senna en su máxima expresión, Ferrari tuvo sus chances de la mano del francés hasta la última jornada, que terminó con el recordado *ajuste de cuentas* por parte de Senna, con ambos autos en la lea. A pesar de ello, Ferrari tuvo el consuelo de ganar seis carreras, entre ellas la número 100 de su historia.



### Ferrari F310 (1996)

Después de algunos años de regreso a los memorables 27 y 28, Ferrari volvió a lucir el número uno en su trompa, con la incorporación del doble campeón mundial, Michael Schumacher, por expreso pedido de Gianni Agnelli. Otro regreso esperado era el del inglés John Barnard al cuerpo de diseño, el cual había vuelto a Maranello un par de temporadas antes. Con todos estos condimentos, 1996 parecía un año con todo a favor de Ferrari. No se logró el campeonato, pero al menos disfrutamos de la preciosa F310, el último de los autos románticos. Debido al pase de motores de 3500 cc a 3000, y la gran cantidad de cambios impuestos ese año por la FIA por motivos de seguridad, los diseñadores prácticamente debieron arrancar de cero. El propulsor elegido fue un V10, y Barnard ideó un diseño revolucionario alrededor de él. Lo que más se destacaba eran las espectaculares tomas de aire en los pontones laterales, separadas del cuerpo principal del auto, retomando el concepto de la poco exitosa F92 de 1992. Además, se buscó alargar la distancia entre ejes mediante varias innovaciones mecánicas. Otro rasgo de personalidad estaba en la trompa. A diferencia de la mayoría de las escuderías de ese año, Ferrari presentó un auto con la trompa baja, no en punta, que se afinaba llegando al spoiler. A mitad de temporada, se decidió recurrir a la trompa alta, y la F310 perdió gran parte de su encanto. En cuanto a lo deportivo, Schumacher consiguió tres triunfos, y finalizó tercero en el campeonato detrás de los dominantes Williams de Damon Hill y Jacques Villeneuve.



# Descubrí Jujuy

Viajá por tu País



Quebrada de Humahuaca  
Patrimonio de la Humanidad

Foto: Augusto Moreno

Entre imponentes paisajes... la cultura se abre paso.

**TE VA A  
ENCANTAR!**

**[www.turismo.jujuy.gov.ar](http://www.turismo.jujuy.gov.ar)**



Viva Jujuy!



Secretaría de Turismo y Cultura de la Provincia de Jujuy Tel.: (+54) 388 - 4221343/26  
Línea Gratuita 0800 555 9955 E-Mail: [turismo@jujuy.gov.ar](mailto:turismo@jujuy.gov.ar) / Canónigo Gorriti 295 / San Salvador de Jujuy  
Provincia de Jujuy / República Argentina / C.P. 4600 Informes en Bs.As.: Casa de la Provincia de Jujuy  
Avenida Santa Fe 967 Tel.: (+54)11 4393 1295 / 6096 / Ciudad Autónoma de Bs.As. / Argentina

**NORTE**  
ARGENTINO



Argentina

**Froilan**



Enzo Ferrari y pilotos de Alfa Romeo





**PORQUE AL FINAL LA CABEZA ES LA QUE MANEJA TODO.**

Apoyamos a Cochito López, Campeón de la categoría GT2 en España y Subcampeón de la General con Ferrari.

**Tafirol**  
ANALGÉSICO

AP  
**AUDEMARS PIGUET**  
*Le maître de l'horlogerie depuis 1875*



ROYAL OAK OFFSHORE  
CRONÓGRAFO



**CHRONOS BA**  
EXCLUSIVE TIMEPIECES & JEWELLERY

FLORIDA 1045 BUENOS AIRES  
(54 11) 4312 8073 INFO@CHRONOSBA.COM.AR

[www.audemarspiguets.com](http://www.audemarspiguets.com)